Алексей Поправкин
10600
или
третий закон Ньютона в жизни

SHOUT
SHARE
IT

- Алексей Поправкин
- Часть 1
  -
  - Начало
  - Преддипломная практика и окончание Академии ГА
  - Приступить к работе в Архангельске с августа 1981 года
  - “Красавчик“ и красавица
  - Все болезни от нервов!
  - Годен без ограничений!
  - СССР — 65084, 9 октября 1984 года
  - Ребёнок по имени Оля и Саманта Смит
  - Определение целей и постановка задач
  - Как экономить керосин
  - Холода влияют на полёты, но не влияют на работников Советской Торговли
  - Летний Кайф
  - Экипажи
- Часть 2
  -
  - С Александром Алексеевичем
  - Анатолий Петрович
  - Без Командира
  - Вторая
  - Когда Боливар двоих не выдерживает
  - Последний мой экипаж
  - KITTY HAWK
  - 17 декабря 2003 года
  - Какие бывают гости в кабине экипажа
- Заключение
- Список используемой литературы

Алексей Поправкин
10.600, или третий закон Ньютона в жизни

Братьям моим и жене посвящается.

Рекомендуется для прочтения командно-лётному составу подразделений ГА, а также заинтересованным лицам налоговой инспекции.

«БАОБАБАМ» ЧИТАТЬ НЕ РЕКОМЕНДУЕТСЯ

Часть 1
Конец

Уходит все, уносится назад, подобно швам на полосе бетонной…
Любовь и дружба, сложных чувств пора —
Пустые облака на небе сонном.
Пронзая облачность, испытываем болтанку,
Такой же трепет, когда мы вскрываем банку, залить
Желая острую тоску, иль с дамы сбросив одеянья,
И вот они уж позади как груди женские полны.
Простор открылся предо мною —
Лететь, лететь подальше ото всех,
Подальше от людской от скучной массы.
Но так нельзя, и жизнь мне скажет стоп.
Нельзя лететь, не зная возвращенья точки.
Земля не примет неизвестный борт,
А скроет лишь только твои потроха.
В тучах бросает, швыряет как щепку,
Молнии рядом одна за одной
И хочется сесть на родную полоску,
Чтоб скрыться от смерча невзгод.
Мотор работает на взлетном, и керосин
Как водку жрет.
Идут тяжелые мгновенья,
Липки они как напряженья пот.
Мотор все топливо поглотит.
Мелькнет под крыльями земля
И вздрогнет, может быть, она…

Странно, что написанное совсем даже просто так, более 25 лет назад станет началом повествования жизнеописания простого и совсем даже мало примечательного штурмана Ту-134. А строки из сочинения появились пробой пера в момент выпуска из Академии ГА в 1981 года выпускной газеты “Принимай страна подарок“, в которой, мне пришлось немного рисовать.

Июнь 2004, Москва, Сокол, ЦВЛЭК. Приговор был уже вынесен “Не годен. Больница. Инвалидность”, “Мы вам дадим даже вторую группу“, ”Радуйтесь, Вам хоть есть, что лечить“.

В общем, настроение ниже минимума. Даже подаренный снимок “Я, и правнук Орвиля Райта» на столетии первого полета, ничего не решил, и мое вранье (первый раз в жизни), что пенсии еще нет, как и обещания, что бы дали хоть один год полетать, и сам приду к ним в больницу, как и посулы мои тоже не дали ничего.

А знаете, как там проходят медкомиссию?

Догадываюсь, что не знаете.

В Москву на ЦВЛЭК (Центральная Врачебно-Экспертная комиссия) посылают, когда эксперты ВЛЭКА в чем-то сомневаются, или летчик дожил до 50. Тогда его тоже в Москву отправляют, чтобы списать его, или добавить несколько диагнозов, чтобы потом его все равно списать, или еще реже списать эти диагнозы. Мне рассказывали случай, как один летчик 55 лет от роду уснул на осмотре врача невролога! Вот это нервная система!

В общем, боясь предстоящей нищеты и потери своего главного предназначения — летать, летчики готовы заплатить любые имеющиеся у них деньги, пойти на любые медицинские процедуры, проглотить все что угодно и позволить врачам свершать над собой любые эксперименты.

Короче, положили меня в больницу, а там одни в прошлом летчики и при них скисать совсем даже не ловко, хотя все они пережили это горе и мое понимали не хуже.

И бродя по роскошному парку, чтобы поддержать, друг друга морально, рассказывали мы всякие хохмы, которых у нас было превеликое множество. Первое, что было рассказано мною и возымело успех, была Поэма о “Падающих деревьях“, которую я и расскажу вначале.

Причем само создание, мысли посвященные падающим деревьям простирались на много лет назад и именно об идее создания этого произведения следует рассказать более подробно.

Мне было лет 14. Я лениво гнал на велосипеде по Сестрорецку. Стоял замечательный июльский день, которые бывают в Питере только в июле. Вдруг, липа, стоящая у озера Разлив, упала сама собой и своим падением очень удивила меня!

Я уже закончил Академию, отлетал 10 с лишним лет в Архангельске, вернулся в Ленинград и по пути на работу вдруг увидел, как во время ветра липа, стоящая у автомобильной стоянки на Среднем проспекте придавила собой синенький Москвич. Москвич, конечно, очень сильно изменился.

“Не повезло“- подумал я.

Осень 93 была очень ветреной. Деревья падали часто. Я думаю, что когда наш любимый Президент свалился с моста в

реку, то виной тому был только ветер! Да, я думаю, что сильные ветры бывают не только у нас в Питере.

Наступило лето и снова падает липа! Она упала на решетку садика, где есть кинотеатр Прибой, и первая строка будущей поэмы, просто пронзила меня скрипучим и вдохновенным голосом какой-то поэтессы.

Как часто падают деревья?

Это был несомненный успех, начало.
Вторая строка пришла ко мне в тот же день.

Корнями вверх, ветвями вниз.

Уже тогда я понимал, произведение может получиться выдающимся, но муза меня больше не посещала.

Не посещала она меня и наследующий, и наследующий день, а посетила меня лишь в июле.

Короче, поэму я смог закончить лишь в августе, ко дню рождения своей мамы. Вот эта Поэма.

Поэма о **ПАДАЮЩИХ ДЕРЕВЬЯХ**

Как часто падают деревья?
Корнями вверх, ветвями вниз.
И гулко шмякнувшись о землю,
Наводят на такую мысль:
«Как часто падают деревья?»

…Капельницы сменялись уколами, а уколы капельницами. На день рождения приезжали жена и ребенок, приходили друзья. Все успокаивали, но на душе было все равно гадко.

Мой друг Женя не долетал до пенсии всего 200 часов. Он летал в Шереметьево и к своим чуть более 30 годам облетал уже всю Европу, но болезнь сбросила с летной работы. Он так и работает в Шереметьево и работа его очень интересная, но любовь к небу так и осталась. Откуда мне было 15 лет назад знать как ему тяжело, если все мы были еще абсолютно здоровыми?

А как поступал в Академию Шурочка? О, это история!

Донецкий шахтер Шура рубил уголь для нашей страны и даже не помышлял, что сможет поступить в Академию ГА. Когда

наступил отпуск, он с друзьями решил покутить в Москве, но так жить в гостиничных апартаментах представлялось им скучно и дорого, то решение пришло быстро. Надо куда-то поступать, куда не поступить — дают общагу. И для этой цели был выбран МФТИ. После третьей четверки Шура понял, что кутить надо было в Питере и поступать в Академию ГА. Но поезд ушел, а через год предстояло служить в рядах Советской Армии. На следующий год дефицит сапог в С.А. привел к тому, что в армию Шуру не взяли, и он поехал кутить в Ленинград и заодно поступать в Академию ГА.

Поступил. Сейчас Шура пенсионер. А летал в Тюмени на Ми-6, а потом в Москве на Ил-76.

Забирал меня из больницы Дима. Меня он считает своим молочным братом, потому что родились мы в одном и том же роддоме с разницей в одну неделю. Сразу после Академии Дима летал в Москве в знаменитом тогда отряде 235 (правительственном). Он “Чернобылец”, так как обеспечивал над Чернобылем правительственную связь, потом возил многотонную аппарату для Майкла Джексона по миру, и появлению Сэра Пола Мак-Картни в Питере мы обязаны частично Диме.

Мне было так плохо, что моя жена была не против моей остановки у Димы.

Историческая фраза прозвучала в тот момент, когда были сделаны последние уколы и капельницы, а Дима уже ждал меня.

— У вас здесь такая замечательная больница, а реанимации нет. Можно я сегодня напьюсь?

— Можно, но не более 50 грамм…

Конечно, меня Дима полечил…

Итак, официально я перестал быть летчиком 02.07.04. Я стал пенсионером и Ветераном Труда с полной пенсией в 44 года.

Но ничего не делать я не мог, и решил попытать счастья в Группе Аэронавигационного Обеспечения, куда я бы хотел попасть раньше, по выходе на пенсию. Правда основная часть летчиков выносится обычно ногами вперед, но я уже готовил себя морально, что полетаю еще чуть-чуть лет 5, а лучше 7 и САМ уйду.

Мой друг Женя знал всех из этой группы. Там было много наших, и я справедливо полагал, что я много знаю и мой друг мне поможет. Но мне все равно предложили сдать экзамены, что я и сделал на той же неделе, как вернулся из Москвы. Нужно было знать компьютер, международные правила полетов и достаточно хорошо английский (все виды перевода и разговорный). Кроме меня сдавало еще человек 5. Экзамены длились 6 часов. Лучшим

был я.

— От куда Вы так знаете английский?

— Учиться, учиться и еще раз учиться…

— Мы Вас берем, но надо принести справку от врача.

Жизнь, кажется, налаживается, и я пошел к врачу.

— Беготни нет, жары нет, поднятия тяжестей тоже нет — можно работать.

— Ну, я пошел.

— Подождите, справка от главврача.

Вдвоем мы пошли к главврачу.

Главврач, а точнее И.О. главврача представляла собой женщину лет 60-и, сидящую вокруг стола, с 5–6 подбородками и одной лишь фотографией минимум на 3 кг. Она очень устала и томно смотрела в окно.

— Н-да, — сказала она. Но, безопасность полетов… Вы же идиот… (конечно, это был только смысл).

Я попытался объяснить, что безопасность полетов обеспечивают те, кто там, наверху, в небе, а я лишь буду готовить документы, направленные на это.

Но она была тверда, каким бывает застывший цемент, или пассажиры в метрополитене, никак не хотящих пройти в пустую середину вагона.

Я не выдержал.

— Может Вам лопатку подарить?

— Зачем?

— Будете сначала ямку, а потом холмик мне копать.

— Вы чево — в сердцах воскликнула она.

— Только инвалидность.

О переговорах было доложено шефу Группы Аэронавигационного Обеспечения.

— Вы не волнуйтесь, отдыхайте и ни о чем не думайте. Должность я вам найду. Позвоните мне через недельку.

Немного успокоившись, я уехал на дачу купаться в озерах. Однако безмятежность моя продолжалась не долго. Мои мысли были в небе, и это было более чем мучительно, и чем ближе было к окончанию той недельки, тем больше я дергался. Мой звонок шефу Группы Аэронавигационного Обеспечения результатов не дал. Не дал мне он результатов и через еще недельку.

Если дела не решаются в срок, то они не решаются никогда. Железный закон. Я его еще раньше вывел.

Отпуск заканчивался и у меня оставалось еще 3 дня на устройство на работу.

Мои “похороны“ проходили радостно. Наконец, Главный и даже Заслуженный Штурман России и шеф Группы

Аэронавигационного Обеспечения встретились по мою душу. Были приняты судьбоносные решения, и я даже гордился, той высокой оценкой, которую получил. Нужно еще было победить ещё ту не худую даму, которая своим цементным решением могла перечеркнуть все мои потуги. Уладить все дела взялся Главный, и лишь попросил меня не вмешиваться с моим языком, который мог все испортить. Но я то знал, что если дела идут плохо, то в самое ближайшее время они пойдут еще хуже, а если они идут хорошо, то значит, вы сами чего-то не заметили. Но надеялся, как надеется утопающий, хватаясь за соломинку.

На следующий день, когда все руководство начинает кушать, раздался сотовотелефонный звонок и Главный срывающимся голосом сообщил мне, что он сожалеет, но высокосидящая дама шьет мне инвалидность…

И кто я? Уже не летчик и еще не пенсионер из летного состава.

Просто пенсионер в 44 года.

Чтобы оттянуть время и остаться на балансе авиапредприятия, я согласился на прохождение медкомиссии для получения инвалидности и в последний третий день не очень бодро пошел в нашу поликлинику.

Поликлиника делилась на две части: для лётного состава и всех остальных.

На моё счастье, врачи-эксперты возвращались из отпуска именно в этот день. Завидев меня, врач обнаруживший мою болезнь первым, подошел ко мне. О.С. и подолгу службы, и чисто по-человечески подробно расспросил меня обо всех моих злоключениях и, понимая, что если мне повесят инвалидность, то добьют морально, решил провести дополнительные тесты на мою “нормальность“. Дело в том, что ЦВЛЭК проводит подобные тесты и результаты у меня были хорошими, но ВЛЭК не верит ЦВЛЭКУ и это искреннее чувство совершенно взаимно.

Мне пришлось проходить тестирование снова. Но если в Москве достаточно провести исследования на предмет допуска к полетам за 1–1,5 часа, то в Питере на допуск “не идиота” потребовалось 2,5 часа.

Примерно на втором часе тестирования, я сообразил, что уже позабыл таблицу умножения, о чем честно сообщил врачу-психологу. Врач-психолог, понимая, что я слаб здоровьем, через полчаса свои тесты прекратил и попросил меня нарисовать ему карту моих озер, якобы, а может и вправду для его отдыха.

Через еще полчаса я узнал, что я уже не идиот, а результаты моих тестов даже лучше чем те, что были раньше, когда я еще был лётчиком.

Почему?

— А я всех простил.

И начал я работать в Бюро Навигационной Информации у Серёги, первом человеке, который, смог мне помочь с положительнейшим и судьбоноснейшим результатом.

Серёга Р. отслужил в Советской Армии в пограничных войсках. Там он даже китайского лазутчика поймал и за этот героический поступок его даже хотели в Пограничное Училище отдать, но Серёге отчаянно хотелось летать. Поэтому он решил после Армии в Академию ГА поступать и поступил. В Академии Серёга был старшиной. К нам простым бывшим школьникам относился он на равных и никогда не кичился своим пусть и небольшим, но всё же положением начальника, за что его и любили.

По окончании Академии он летал в Хабаровске на Ил-18, а потом на Ту-154. Потом он попал в Ленинград, полетал за границу, но в какой-то кабацкой драке, какой-то урод нанёс ему удар со спины. Удар по голове был сильным. Серёга теряет часть зрения на один глаз и его списывают. Его списывают, когда мы празднуем 20-летие выпуска.

Такая вот ирония судьбы.

Народу, на 20-летии собралось немного, человек 13. Трое из них уже не летало. А теперь ещё и я не летаю. С 2001 года ещё двоих списали, один просто ушёл на пенсию, а Саша Дятлов разбился в декабре следующего года на острове Тимор.

А с Сашей мы не виделись с окончания Академии. Здорово он меня как-то выручил. Поставили меня уже на третьем курсе в наряд по роте. Причём ночью. Я специально любил ночью на тумбочке стоять, потому, что можно немного рядом поспать на диване.

Будильник заводишь и спишь. Нечего было охранять, поэтому и спал я крепко. Проснулся я за час до всеобщего подъёма (противным голосом надо было проорать ”Рота, подъём!”) от того, что будильник не тикает, я и проснулся. Будильника, как и шапки-фуражки не было. Фуражку и будильник шутники аккуратно положили на подоконник, которые я легко нашёл по характерному тиканью, но, возвращаясь на тумбочку, я обнаружил отсутствие присутствия телефона на ней, и меня это очень расстроило. Телефон, особенно, на тумбочке штука ценная, меня могли за этот телефон, может даже из Академии выгнать. А может даже и в тюрьму посадить. Хорошо, что у Саши дома был запасной телефон и к обеду на тумбочке он уже был.

Начало

А родился я через 15 лет и 5 минут после исторического Парада Победы голым и орущим, как все нормальные Ленинградские дети. Мама моя, была учительницей английского языка, а папа мой военпредом. Испытывал он подводные лодки в Балтийском море. Зря мой папа говорил, что отвратил меня от Флота. Я всегда испытывал почти благоговейное отношение к военным морякам, особенно, к подводникам. В моем понимании мой папа вообще энциклопедически развит и есть пример настоящего флотского офицера.

У меня никогда не было творческих мучений в выборе профессии. Но мама говорит, что я захотел летать лишь в 3 года.

Может я хотел этого и раньше, но, наверное, был скрытным, а сейчас этого не помню.

В седьмом классе, после похождений во всякие секции, кружки и квадратики я, наконец, почти дорос до аэроклуба. Мне было разрешено посещать занятия в секции Юный Пилот, но прыгать в то время разрешалось с 15, а летать с 16.

Нас, молодых любителей авиации было 50, а медкомиссию прошло только 12. Я очень гордился, что уже принадлежал к этим 12 и отличался от них лишь длиной и долговязостью, за что и получил кликуху Шланг.

Мы учили самолет Як-18А и парашют Д-1-8У. Все успешно сдали экзамены и ждали лишь лета, когда мы, наконец, увидим живые самолеты и прыгнем. Прыжки, в Лисьем Носу начинались часа в 4, поэтому ночевали мы на аэродроме, завернувшись в старые купола. Мы это близнецы Лёша (сейчас Командир Ту-154) Саша (летал Командиром на Ми-8 в Афгани, затем был безработным, когда Ельцин решил, что нашей стране армия не нужна и сейчас вернулся летать на восьмерку), Боря, Командир Ту-134, Володя самый главный по вертолётам здесь в Питере. Было радостно. С утра мы, если не было дождя, укладывали парашюты, но пока мы их укладывали, дождь обязательно начинался, и вся наша кропотливая работа шла коту под хвост. Мы сушили парашюты, распустив их, и снова складывали и так каждый день. К обеду изрядно проголодавшись, мы ехали домой, я к своей бабуле в Сестрорецк, чтобы, поев, возможно, вернуться в Лисий Нос снова.

Весь июнь 75 года был дождливым. Наконец, мне стукнуло 15! Теперь я мог не опасаться за свой возраст. Погода к концу июня становилась лучше, и наши близнецы прыгнули уже дважды. Мне решительно не везло — то не было запасного

парашюта, то ботинки были не те, да и папа мой к авиации не имел никакого отношения. Погода стояла уже ясная и летне без дождливая и мне было уже 15! Не выдержав отсутствия сына по ночам, мои родители поехали узнавать, чем там я занимаюсь и, убедившись, что ни чем таким Квакинским, слегка успокоились, и мой папа даже пошел к начальнику аэроклуба.

— Разве вы не можете дать ему пинка?

…У меня уже почти не оставалось шансов на прыжок. На следующий день спортсмены уезжали на сборы в Кохтпа-Ярве. Но я все же поехал на аэродром. Совсем один. Наступала ночь, и я решил ночевать на парашютной вышке, что и сделал. Ночью было прохладно, и у меня был только один вариант: подрожать и согреться. Дрожал долго, но почему-то не согрелся и решил покрутиться для согрева в колесе, но закрепил ноги плохо, и в верхней точке одна нога была готова выпасть. К счастью, Валера, двукратный чемпион Ленинграда по высшему пилотажу, имел прекрасную привычку курить табак ночью и эта его замечательная привычка, возможно, помогла мне выбраться из перевернутой ситуации.

Валеру я тогда еще не знал. Затем он дал мне свою ЛЁТЧЕСКУЮ меховую куртку, и я крепко уснул.

Утром я прошел врача, надел каску, парашюты (основной и запасной) и в таком виде стал ждать. Было 16 июля. Пока спортсмены тренировались, прыгая то с 1000, то с 2000 метров, я ждал и потел. Потел часа 3.

Я помню, что мне было страшно подумать, что могу испугаться. Единственное, что я не хотел: прыгать первым.

Наверное, с меня уже валил пар и меня, наконец, заметили. Осмотрев мою амуницию, и подсоединив ко мне прибор на запасной парашют, мне позволили занять место на АН-2. Наконец, я в воздухе. Мы стремительно набирали высоту. Не прошло и полчаса как мы уже оказались на высоте метров 800, и инструктор вежливо отрыл для меня дверь.

Говорят, что отделился я от самолета хорошо, без пинков и уговоров. Я полетел вниз, а остальные наверх. Летел один, 3 секунды до выпуска основного парашюта. Только подумал, что долго не раскрывается, как он и раскрылся. Дальше как учили — подтянул под себя ремни, уселся поудобнее, отключил прибор принудительного раскрытия запасного. Все. Можно посмотреть на землю. Необыкновенная тишина. До АН-2 всего метров 500, но его уже не слышно! Земля такая пушистая, и все такое игрушечное, а залив такой голубой! Красота! Да, меня же предупреждали о шашлыках.

Севернее аэродрома находилось поле и на нем что-то росло.

И чтобы это что-то при ветре не падало, к ним привязывали палки, поэтому и название — шашлыки. Кто упадет на эту палку, тот шашлык! Очень не приятно! Но шашлыки были за спиной.

Попробовал управление и убедился в том, что Д-1-8У управляется действительно так, как учили. (Дуб — он и есть дуб). Подлетаю к лесу, а внизу уже кричат о положении рук и ног.

Посадка на лес, это уже особый случай и руки должны быть скрещенными, а ноги всегда вместе и ступни параллельно земле. Короче, с земли уже об этом кричат, волнуются, а я продолжаю лететь вниз и вроде на лес, ожидая посадки с секунды на секунду. Но земли нет и поймать расстояние до нее сложно.

Вижу по курсу маленькую полянку. Вот бы сесть там. Я пытаюсь тянуть передние стропы и сажусь очень мягко, словно в перину. Но это было мое впечатление. Сам-то я и сел на полянку, а вот купол лег на березку и сосенку.

Ан-2 сделал надо мной пару кругов и, указав моё место, улетел. Я знал, что меня ищут, но не знал, как поступить: то ли идти навстречу нашим ребятам, оставив ценный купол парашюта без присмотра, то ли оставаться у купола и ждать. Вдруг листья зашуршали и из зарослей с треском вышли две старушки. Уж и не знаю, чего они там искали.

— Ты чаво с неба что-ли?

— Да вот, — постарался пробасить я.

Я объяснил им ситуацию и молодцеватые бабульки ситуацию поняли.

Пошел на встречу к нашим парням. Иду и ору, мол, я здесь. Вначале парни не отвечали, зато бабульки старались, не давая мне запеленговаться. Но, в общем, мы нашлись. Сосенку и березку пришлось спилить.

Купол был ужасен — стропы вперемежку с ветвями, пусть простит меня тот, кто собирал этот парашют после меня!

В 9-ом классе я продолжал еще ходить в аэроклуб, но я уже догадывался, куда буду поступать и все силы были брошены именно на поступление. Саша и Алёша ещё прыгнули, а Боря прыгнул и сломал ногу. С тех пор Боря терпеть не мог парашют. Саша прыгал ещё много, раз 600. Оставил прыжки лишь лет 8 назад.

Поскольку на медкомиссии мне было сказано не соваться в истребительную авиацию, я решил туда и не соваться. Вопрос стоял в том, кем я хочу летать. Для меня было ясно, если на маленьком самолете, то пилотом, а если на большом, то штурманом.

Академия ГА была под носом и желание летать на больших

лайнерах далеко, очень далеко, превзошло.

Выбор сделан. На дне открытых дверей я случайно познакомился с Витей. Он был уже на втором курсе и был для меня уже настоящим лётчиком.

— 4 по математике? — недоверчиво посмотрел он на меня,

— Да здесь бракуют только по цвету глаз, поезжай лучше в Иркутск, там спокойнее.

Я уже собрался подавать документы. На второй день конкурс был уже 10–15 человек на место.

Спасибо маме и папе. Они решили, что нужно ехать в Иркутск.

Витя встретил нас с мамой в аэропорту и отвез к себе домой.

На следующий день я был уже в приемной комиссии. Конкурс был небольшой. 10 человек на место. Именно в этом, 77 году Актюбинск впервые набирал будущих пилотов с высшим образованием, поэтому и конкурс был относительно небольшим.

Таких хитрых Ленинградцев оказалось трое. Я и Серега в Академию, и Гриша в Актюбинск. Серега закончил летать где-то там, в Игарке, и когда пронесся ветер свежих демократических перемен, Север вместе с лётчиками, да и со всеми остальными перестал быть нужен, вернулся в Питер и продавал швабры. Будете покупать швабру, посмотрите, не Серёга ли её продает. Если он, то купите. Он плохие швабры продавать не станет. Про Гришу не знаю, но зять у него был очень ценным.

Начали проходить медкомиссию. Я прошёл всё, но глазной врач, нашёл, что фокусное расстояние правого глаза на приделе и поскольку конечной инстанцией она не является, то лучше, если я буду поступать на штурманский факультет по специализации УВД (управление Воздушным Движением, диспетчер), а не на Воздушную Навигацию. Причём, сказала она, можно будет перейти с УВД на ВН, если не понравится позже. Потом она сказала моей маме, что ее сын разбился на АН-12 пару лет назад и моя мама, конечно же, стала меня агитировать на УВД. Я и согласился. После медицинской комиссии конкурс стал уже 1 к 5.

Предстояло сдать математику письменную, устную, физику и написать сочинение.

Здорово и быстро я написал математику, прорешал все несколько раз и был уверен, что получу 5.

Но получил лишь 4. Какое-то действие, простое для меня, было сделано в уме, а преподаватель, этого не понял и снизил балл. Я долго объяснял, и преподаватель понял свою ошибку. Такого ещё не было, и поэтому я написал об этом. Потом все было просто. Устную математику и физику я сдал быстро и легко потому, что я не был дураком и был Ленинградцем. Это не пустое

бахвальство. Ленинградцев действительно, любили все. Позже я понял почему, но это уже другая история.

Я уже имел три пятёрки и мама была горда и счастлива. Она угощала меня мороженым и я был счастлив тоже.

Впереди было сочинение. Мама и папа, и еще девочка Саша из нашего класса писали их здорово, а я не умел. Правда, один раз я написал немного, и папа с мамой мне помогли, поэтому я волновался, но не слишком сильно. Кроме того, мама помогла мне приготовить шпоры, и я уже совсем перестал волноваться.

Я ещё поел мороженого и отправился гулять. Дом, где мы жили, был у небольшой горы. С горы шла грунтовая дорога. По ней шёл какой-то мужик с велосипедом. Я помню, что это меня очень удивило.

— Простите, но дадите ли Вы мне прокатиться — начал я.

— На, катись, но учти — слабые тормоза.

Если б я так писал сочинения, как могу ездить на велосипеде — подумал я.

Через несколько секунд, я уже несся по грунтовке, плавно вписываясь во все повороты и прыгая через все ямки. Старый велосипед словно вспомнил молодость. Я уже был почти в самом низу, когда дорога стала делать левый поворот и идти вдоль изгороди. Скорость росла. Я попытался тормозить, но он не тормозился. Я попытался ещё, но он всё равно не тормозился. Справа и слева было поле, а перспектива сломать чужой забор мне не понравилась. Словом, я принял единственное правильное решение падать в поле…

На экзамен я пришел с больным горлом, температурой, разбитым лицом, руками и коленями.

Пришла преподавательница и, вытащив конверт с темами, обратилась к нам с вопросом, кто же самый удачливый на потоке. Поток показал на меня и ещё одного парня, который тоже получил пятерки.

Но моя физиономия и скромность, не соответствовали имиджу удачливого, поэтому я скромно спрятался, а темы из конверта тащил мой конкурент. Он вытащил то, что было надо. Я выбрал ту тему, которую писал почти сам, а, следовательно, и знал её наизусть.

Я вытащил шпору и уже ничего не боясь, стал переписывать эпиграф “Жизнь человеку даётся только один раз…“. А поскольку человеком был всегда честным, потерял всякую осмотрительность. Тут-то меня и словили. У меня отобрали всё и посадили на первую парту…

Не знаю как, но я написал сочинение с одной ошибкой и получил 4. А конкурент получил 2 и не поступил…

19 баллов за экзамены и 4,5 аттестат. Меня могли бы взять даже в Институт Советской Торговли.

И вот я уже в Ленинграде. 13 сентября я прошел повторную медкомиссию и был признан годным для полетов по первой графе. (1-ую графу дают только при поступлении, затем графы увеличиваются).

Рапорт на имя Васина, начальника нашей Академии, был написан в первый же день. Мол, ошибочка вышла, не по моей вине.

А рейтинг у меня был большой. На математике я помог написать работу нескольким.

Но первый наряд вне очереди я получил от старшины курса за то, что на математике повесил ему табличку “Меняю вестибулярный аппарат на самогонный“.

Первый курс мы работали много на овощебазе, строительстве дорог и прочее и даже в свободное от работы время учились.

Я подружился с Колей. У нас кроме общих забот было одно и большое общее: мы оба хотели летать. Коля закончил Академию, уехал в Петрозаводск, и мы с ним не виделись лет 20. А когда увиделись, то опять стали вместе. За это время Коля поработал руководителем полетов в Петрозаводске, а потом ушел на Северный Флот, где и летал на том, что Северный Флот имел, кроме Ил-38 и Ту-142. А когда у нас не стало вероятных противников, благодаря неустанной заботе наших политиков, Коля ушел в компьютерщики.

Пришёл ответ нашего начальника Академии — “Отказать, в связи перекомплектацией мест по специализации ВН“.

Рук я не опускал. Мой папа даже ездил в Москву к начальнику учебных заведений ГА. Дело в том, что на УВД в основном, попадают люди, которые бы очень хотели летать, но по разным причинам на навигацию не попавшие. Конкурс там немного меньше, поэтому и ВН был посильнее УВД.

На нашем курсе учился Николай, профессиональный художник, благодаря кому УВД становится лучше, чем ВН по стенной печати. В довершении Николай пишет портрет Самого Министра ГА Б.П. Бугаева, который приводит в восторг самого Бориса Павловича, и тут уж Борис Павлович и спрашивает Колю, не хотел бы тот, мол, полетать. Можно, говорит и, отучившись, весь первый курс, переходит на ВН. Я имел очень хорошую репутацию везде, от командира роты до моих коллег — слушателей, что меня даже прозвали Самородок (земли Русской), потому как я и в редколлегии состоял. А вообще, действия мои были чем-то схожи с действиями отца Фёдора из “12 стульев“. Я и медкомиссию еще раз прошел, и грамоту за тушение пожара, и на

второй курс уже попал, а меня все не переводили. “Ухожу, немедленно ухожу…” — тут то меня и перевели. Случилось это радостное событие 13 сентября 1978 года.

И вот я на ВН. Поселили меня в комнату к Пете, Биллу и Жене К. Обстановка спартанская. Ничего лишнего. В центре стены висит снимок членов Политбюро и лично с Генеральным Секретарём ЦК КПСС, Главным Маршалом Советского Союза, заслуженным борцом за мир, четырежды Героем Советского Союза, Героем Социалистического Труда Л. И. Брежневым, а по правую руку от него, Женя вклеил себя.

Билл посмотрел на меня, протянул руку и сказал “Билл“. Мы познакомились. Был Билл длиннее меня. Он был без пиджака, и брюки его были сантиметров на 10–15 короче ног и завершались ботинками (гадами) 45 размера. Билл молчал. Молчал минут пять, а потом и говорит “Давай ты мне свои брюки махнешь на новый высотомер ВД-10 (высотомер двух стрелочный 10 тыс. метров)”.

— Давай, — если честно, то у меня ещё не было такого ценного прибора для измерения высоты.

Поскольку мало чего высотного было, то я измерял глубину метро. Целый день ездил в метро и измерял.

А в это время Билл мерил мои брюки. Они были ему коротки, и вечером Билл потребовал свой высотомер обратно. Билл закончил Академию, уехал в Алма-Ату, летал на Ил-18, Ту –154 и Ил-86, а когда развалили СССР, бежал в Россию и сейчас работает в отделе сертификации здесь в Питере.

Я быстро всё доздал и начал летать на тренажере самолета Ил-14. В СССР было все секретно, а мы были молодыми и глупыми, поэтому летали над Испанией по замкнутому маршруту Санта — София — Бадахос — Валье де — Санта.

Утром, в любую погоду, нас гоняли на зарядку. Чёртов Пётр, нашел, где окно в Европу прорубать, ворчал народ. Потом был завтрак, потом радио-зарядка, где мы на слух должны были принимать очень много знаков Морзе. В 9 начинались лекции. Часть предметов мы любили, а часть не любили, как и все нормальные студенты. Самым свирепым был профессор математики Пантелей. Про него даже анекдот сложили:

Встречает Пантелей слушателя после окончания Академии и спрашивает его

— Ну, что товарищ слушатель, пригодилась ли вам высшая математика?

— О, да товарищ профессор. На днях у меня дверь с французским замком закрылась, так я проволочку интегральчиком, дверь и открыл.

Когда сдавали сессию на первом курсе, он поставил около 200 человекам около 100 двоек и его даже в деканат вызывали. Нельзя так. Я у него 4 имел. Зато на втором семестре мы сначала яму копали, потом меня в наряд ночной поставили, и я уже приготовился отвечать, да уснул. Меня разбудили тогда. И чтобы не уснуть, я разрисовал весь лист. Обиделся на меня Пантелей и стал с пристрастием меня допрашивать.

Нельзя объять необъятное. И поставил он мне 3.

Но самая главная кафедра была Кафедра Воздушной Навигации № 13 (КВН № 13). Там работали старые, опытные штурмана, прошедшие войну и успевшие рассказать нам о ней. Например, там я узнал, как следует выбирать жену. Для тех, кто еще не знает, сообщаю, что жена должна быть на улице барыней, на кухне кухаркой, а в кровати, ну сами догадаетесь. …Причём, друг нашего преподавателя во время войны упал с 6000 метров без парашюта и не убился, и потом, после войны женился, и его жена вела себя не так как надо, а даже наоборот. …так его друг даже умер, …поэтому я решил не жениться. Но мне еще было 18.

Старые и опытные штурмана обычно имели на все свое суждение и вещи называли иногда по-своему: например, обычный калькулятор (они только появились) они называли Малая Клавишная Электронно-вычислительная Машина, не меньше. Еще нас учили летать через океан. А на уроках по астронавигации мы учили звездное небо по древнегреческим легендам.

Все предметы были, несомненно, хороши. О каждом есть, что рассказать, но почему-то на память пришёл случай с авиационной метеорологией, которую иначе, как псевдо—наукой наши слушатели не называли. Несомненно, там есть какие-то строгие законы типа после холода будет тепло, но, отлетав столько лет, я знаю только, что ночью грозы бывают только на тёплом фронте и лучше в них не соваться, как не следует соваться в грозы вообще. Лично я был любимым учеником А.М. Баранова — авторитета в области авиационной метеорологии и из-за своей потрясающей лени, написал реферат, чтобы не сдавать экзамен, и он оказался очень удачным.

Короче, приходит один слушатель сдавать экзамен по метео раз уж третий. Притащил с собой кучу учебников и авторитетно заявляет, показывая на них: вот что здесь, то и здесь показывает он на свой мыслительный аппарат.

— Ну, хорошо. Что такое НГО (нижняя граница облачности).

— Это расстояние от земли до неба.

Летать мы начали на втором курсе на Ан-24. Летали в сторону Архангельска, или Риги с аэродрома Ржевка. Летали по 6

часов и были очень счастливы. Вставали в 6 утра. Завтрак, автобус через весь город. С собой давали дополнительный завтрак, в который входили кусочек сыра, сквозь который можно было вести визуальную ориентировку (выражение нашего курса), пара кусков колбасы и кефир и может быть еще что-то. Короче, по приезде на аэродром ничего уже не было.

Автобус был в крошках, и это никак не соответствовало почетному званию Советский Летчик. Поэтому инструктора нас воспитывали, и в конечном итоге даже запретили нам есть в автобусе. Быстро ели перед самым вылетом в штурманской комнате.

Один раз я решил поесть на ходу в штурманскую. На виду у пассажиров, снующих неподалеку. Инструктор был разгневан, он отобрал от меня пакетик с кефиром и так грозно потрясал им, что пакетик не выдержал и обдал инструктора кефиром с ног до головы. Кефир было жаль.

На втором курсе большие начальники решили строить забор вокруг Академии. Нам, второкурсникам, конечно, это не доставляло удовольствия, но пришлось копать яму для фундамента под осенним моросящим дождём. Сплошная глина…

Были и праздники. В субботу мы делали генеральную уборку и отправлялись в увольнение.

Серега Б. и Валера З. пошли на привод — у бани, расположенной рядом с ДК авиаработников. Там продавали пиво и вечером были танцы. Попив пиво, друзья отправились дальше, как вдруг увидели люк без крышки и рядом обрывок какой-то обшивки. Кто-то сообразил: пойдем вечером, не заметим и провалимся в этот открытый люк.

Сказано — сделано. Один берет эту обшивку спереди, а другой сзади …Грохот и пыль, не кипяченые выражения. Тот, кто был сзади, вообще пропал… Обшивкой был накрыт другой открытый люк…

Я уж и не помню, чего натворил за неделю, но послали меня драить самый грязный туалет…

И так грустно мне стало, не передать. ”Знала бы она, чем я тут занимаюсь”.

Время поджимает, а кроме умных советов старшины — ничего. Даже пемоксоли нет. Но ведь я был в редколлегии, а поэтому сообразил быстро — взял белую гуашь и покрасил ею грязный унитаз. Все были довольны, даже старшина, некоторое время…

13 числа 13 человек на 13 автобусе поехали кутить в ресторан Мир. Кому-то что-то не понравилось, началась драка,

даже битва с вызовом милиции. Наши победили. С тех пор наш курс стал называться “Эскадрон Гусар Летучих.” … и если ты летчик, то ты справишься и с двумя-тремя, а по субботам и воскресеньям даже с пятью.

У нас на курсе был такой Киса. Киса мог спать где угодно и когда угодно. И еще он мог опьянеть от запаха спиртного. Поэтому его никогда не брали в кабаки. Но наш донецкий шахтер Шура решил приобщить его к “культуре” и взял его с собой. Целый день наш Киса брился и мылся и даже не прилег поспать, готовился к выходу в свет, очень волновался. Наконец выход. Только Киса познакомился с девушками, только выпил с ними рюмку, так вдруг почувствовал такую накопившуюся усталость, что тут же и уснул. Напрасно суетился Шура, а девушки чуть было не исполнили танец живота, наш Киса всё равно крепко спал. Пришлось Шуре везти Кису домой. Было воскресенье. Я уже возвращался из дома. Тут-то я и увидел такси с Шурой и Кисой. Взяли мы сонного и полупьяного Кису и потащили его к забору, который и был нами же и построен. Но не тащить же нам его через центральный вход! Дотащили мы Кису до этого забора, как он оклемался и стал даже нами руководить, умные советы давать. Подсадили мы Кису на забор, перелезли сами. И вот мы уже в нашем отеле. Шура уже рассказывает о новых приключениях с Кисой и все хотят того Кису увидеть и прикоснуться к нему. Глянь, а Кисы то нет. В общежитии нет, на лестнице нет, нигде нет. Мы даже разволновались и пошли на улицу его искать, хотя здравый смысл говорил, что там его быть не может, потому, что там он не может быть никогда! От забора до общаги всего-то метров 50–70.

… Кису нашли мы на заборе. Он спал, висев на нем.

Сейчас Киса летает в Хабаровске на Ту-154…

Конец второго и весь третий курс я жил с Женей и с двумя Вовами. Сейчас только Вова В. летает на Ил-76 и в настоящий момент он где-то в Судане. Пусть все у него будет хорошо, и как сказал мой друг Серёга, с которым мы много летали на Севере и наш Михалыч, наши руки, когда мы стояли на кладбище и поминали нашего Командира: “Только ты и остался, летай за всех нас!”

Самым спокойным и, по-видимому, самым толковым был Вова О. Большую часть времени, он проводил в койке. Он спал. Когда до сессии оставалось всего ничего, наш самый ответственный Женя будил Вову О. и напоминал ему о предстоящих экзаменах и заодно обо всех хвостах, которые

накопились. Вова говорил: ДА! и, повернувшись к стенке, засыпал до вечера. Вечером, если погода и настроение позволяли, мы шли с ним по делам… Женя и Вова В. учились очень хорошо и были неразлучны во всем. Женя познакомился с сестрой Вовы и влюбился в нее. Мы были очень рады. В тот момент сестра Вовы училась в классе 10-ом или девятом и вдруг перестала встречаться с Женькой. Ей надо было экзамены сдавать, а не с Женей встречаться. Мы очень переживали. Женя тоже. Но потом она поняла, что Женя все же несравненно лучше, чем все ее экзамены, вместе взятые, и даже вышла за Женю. Но это будет потом, а пока мы сдавали сессии и летали на Ил-18.

Была у нас и летняя практика. Все уезжали в разные уголки СССР. Среди всех уголков я облюбовал Псков. 45 минут лету до Питера! Там я летал на Ан-24. За короткий промежуток времени я успел повидать все прелести лётной профессии.

Во-первых, я ходил на вылеты в белой рубашке и получал массу удовольствия от всех полётов.

Во-вторых, мне безумно нравились эти молодые, неотягощенные проблемами парни.

В-третьих, мы летали и на Север, в Мурманск и на Юг в Симферополь, а по дороге с нами случались всякие милые приключения. Конечно, я старался, но больше походил на наблюдателя.

И последнее, я узнал об уровне заработной платы, которая меня обрадовала. Она была в 30–40 раз больше нашей стипендии!

Инструктором на Ан-24 в Академии был кандидат наук Пузаков В.Н. Даже если бы он и не разбился, я думаю, что плохо бы о нём никто не сказал.

— Ну что теоетики (он слегка картавил) давайте поиграем линеечкой (навигационная логарифмическая линейка — очень удобная штука, для расчетов, чесания позвоночника и других не менее полезных вещей).

Из какой-то очень умной книги он приспособил формулу для очень точного расчета угла выхода в заданную точку схемы захода на посадку. Это вытекало из теоремы Регио Монтана и ласкало всем нам слух. Другое дело, что в реальной обстановке времени для столь скрупулезного расчета просто не было.

И вот прилетели мы со вторым пилотом Валерой в Ленинград, чтобы на следующий день лететь в Кировск, едем в метро. Я и спрашиваю будущего Командира Ту-154, мол, как он так быстро сообразил нужный курс взять и какова роль теоремы Регио Монтана в его решении…

Четвертый, последний курс. Когда появился призыв выполнять пятилетку в четыре года, я думаю, что Академия живо откликнулась, и нас стали выпускать в четыре года.

Лежит Джон и спит. А ему посылка с гусем приходит и в живот этому гусю напихали печеных яблок. Собрался голодный коллектив и всем кушать хочется, а Джон продолжает спать и про коллектив во сне и не думает. Разбудили Джона и показали посылку.

А Джон того гуся с яблоками увидел и говорит: “Не слабо, гусь проглотил яблоки, даже не жуя“.

Преддипломную практику мы с Женей договорились проходить вместе. Женя был москвичом. Мест для таких как мы ни в Ленинграде, ни в Москве не было. Было решено, да и стране мы требовались в Тюмени. В Тюмени была вся техника, и нас это очень устраивало. Но в последний момент Жене разрешили проходить практику в Быково на Ан-26, и мы человек 6 поехали в Тюмень. Тюмень — столица деревень.

Преддипломная практика и окончание Академии ГА

По приезде туда я был приглашен в управление ГА и между мной и главным штурманом состоялся разговор.

— Ан-2, посадки на лед?

— Мне бы Ан-24 или Ан-26.

— Ну, хорошо, а штурманом эскадрильи вертолётов Ми-8.

— ??? Мне бы Ан-24 или Ан-26.

— Ну, а штурманом на Ми-6? Большой винт рубли считает, а маленький копейки, а? (честно говоря, я понимал, как летает вертолет с точки зрения аэродинамики. Ну вот, умозрительно, мой разум отказывался въезжать в это). Хорошо сказал Шура об этом: “Ну ты представь себе, как можно всю эту массу на одной гайке подвесить!”

— Ладно, есть у меня одно вакантное место, раз на вертолётах летать не хочешь, штурманом отряда Ми-6 пойдешь. Полетаешь, побудешь в этой должности года 2 и потом Ил-76 или Ту-154!

Но был я наивным, но не до такой степени. В то время нужно было полетать не меньше 5–7 лет, чтобы переучиться на такую технику.

— Мне бы Ан-24 или Ан-26. — скромно попросил я.

— Ну, так мы тебя, если конечно пробьешься и сгноим на Ан-24.

К слову, Серега У. падал на вертолетах раза 4. Ни один с нашего выпуска на вертолетах уже не летает. У некоторых даже кончилось здоровье на этих вертолётах.

Ведение связи — это как иностранный язык. В самом начале, конечно. А ведется связь по определенным правилам. Летит Андрюша и надо ему попросить снижение, а ему словно память отшибло. Надо снижаться, время идет, расстояние уменьшается, а он забыл. Ему уже все члены экипажа напоминают, что снижаться пора, но в учебный процесс не вмешиваются. А надо было ему сказать ”Тюмень контроль, 46651, расчетное начало снижения”.

На что, ему должны были ответить:

“46651, Тюмень контроль, снижайтесь, занимайте 3 тысячи (например)“.

Андрюша подумал еще и говорит:

— Диспетчер, я снижаюсь.

А диспетчер ему и отвечает:

— Валяйте.

Когда консервные банки, которые мы привезли с собой, окончательно примерзли к окну, ребята поехали домой, писать дипломы, а я еще не налетался и остался один.

Когда ночью летишь и есть возможность посмотреть в окно над Тюменской областью, то видишь сотни костров, горит газ. Так много газа, который выходит из недр и он готов затопить все, что его поджигают.

И вот я дома, пишу диплом. Я восхищался инерциальными системами навигации, о них и писал.

Мой друг детства, Дима, с компьютером вместо головы подбросил мне такую замечательную идею, что её реализация могла уже тянуть не только на диплом, но, к сожалению, идея только и осталась идеей по ряду причин.

Мои признания в невозможности летать на вертолёте возымело действие, и мне было разрешено перераспределиться и поехать в Архангельск, Талаги, где вертолётов не было. А вот Женя поехал в Тюмень и боролся с ними целый месяц, оголодал и все же перераспределился в Москву, Быково на Ан-24.

На защите присутствовал сам Главный Штурман ГА Киселев В.Ф., и моя речь заняла всего 20 минут, и вот конец учёбы наступил и вот мы уже штурмана 3 класса и ждет нас весь Советский Союз.

Выпускная газета “Принимай страна подарок” получилась, бесспорно, замечательной. В этой газете мы с Вовой Б. рисовали, а Игорь О. писал совершенно бесподобные эпиграммы. Причем на всех и очень остроумно.

Вдруг он мне протягивает свою новую рукопись и я, не веря своим глазам читаю:

Он был диспетчер, теперь он штурман
Его доверья к ДИССу нет —
По облакам счисленье ветра
Познал он редкостный секрет.

Я, провёл бессонную ночь, оформляя нашу газету и вдруг такое! ДИСС — это Доплеровский Измеритель Скорости и Сноса. По этой штуке мы определяем ветер. Да, я спросил профессора Баранова о том редком явлении, когда облака вытягиваются в одну линию, да я определил ветер по дыму из трубы при заходе на посадку на нашем Ан-24, но согласитесь, что писать на меня эпиграмму не следовало бы. Я просил этого не делать, но Игорь мне предложил написать эпиграмму на него.

Я обиделся и написал:

Писал наш Игорь наш О. эпиграммы
Писал он их по поводу и без
Он желчи изливал на эти строчки килограммы
Какого черта ты в поэзию полез?
Писал бы лучше теще оды регулярно,
Жене б по дому помогал и КУРы бы писать её не заставлял
Да, Игорь ты не Пушкин и даже не сатирик Иванов
Писать стихов не надо больше, не расточай запасы ценных слов.

Теперь уже Игорь пытается что-то изменить…

В результате, я нарисовал Игоря летящем на Пегасе, себя на Воздушном шаре с подзорной трубой, Вову Б. на старом автомобиле, а под нами Игорь написал:

О, Мать-Земля, когда б таких людей
Ты не рожала б миру
Заглохла б нива жизни!

Замечательные и правдивые строки. Жаль, что это уже было написано до Игоря…

Вова Б. летал в ВВС на Ан-12, а потом работал дежурным штурманом в Домодедово, где мы первый раз после Академии увиделись в 2002-ом.

Игорь остался в Ленинграде, единственным с нашего выпуска и летал на Ан-12, потом Ту-134 и, наконец, Ту-154. Сейчас он штурман эскадрильи Ту-154.

Приступить к работе в Архангельске с августа 1981 года

Отдохнув и весело проведя время, я приехал в Архангельск.

Вова В. поехал в Таллинн (извините, если не дописал в названии какой-нибудь буквы) как штурман эскадрильи Як-40.

Вова О. не ездил ни куда, он сразу попал в Быково на Ан-24.

Архангельск мне понравился. Кто сказал, что Север? Я купался в Двине в конце августа. Зато через месяц не знал, что одеть — было очень прохладно.

Вообще-то я хотел попасть на Ан-26. Мне очень хотелось побывать на Грэм-Бэле. Земля Франца Иосифа, это южная часть Северного Полюса, но штурман летного отряда мне сообщил, что надо иметь не менее 500 часов налета прежде, чем со мной будут разговаривать на эту тему.

Со мной приехало еще 6 человек. Нас поселили в общежитии, и кто-то не поленился и, вырезав из газеты, наклеил на дверь: ”Здесь живет интеллигенция народов Севера“. Через пару дней кто-то дописал газетное: “Каждый второй не умеет ни писать, ни читать“.

Самым главным соседом для меня, да и для нас зеленых пацанов был Серега Р. Он уже летал на Ту-134 года три и уже во всю топтал глиссаду, когда мы только еще поступали в Академию. Сережа был тоже Ленинградцем и как старший наш товарищ старался покровительствовать нам во всем.

Даже перед первым моим вылетом, я пришел к нему и спросил об особенностях прохождения санчасти. Серега с совершенно серьёзным лицом, мне и дал очень ценный совет:

— Когда у тебя замерят пульс, покажи свои носки.

Так я и сделал. Все кто был рядом, с нескрываемым восторгом ходили на эту премьеру…

Пол августа мы рисовали навигационные карты, палетки, проходили бесчисленные тренажеры, наземные подготовки, сдавали зачеты и, наконец, полетели в качестве штурманов-стажеров.

Лето 81-го года было “урожайным“. Разбилось 3 или 4 самолета. Поэтому внимание к нам было очень пристальным. Я помню, что даже, на разборе (меня лично начинает тошнить, когда какой-нибудь шибко умный журналист начинает с пониманием дела называть свой шабаш разбором полетов) меня вызвали, и замполит потребовал продемонстрировать мои носки. Носки были серыми. А носки должны быть черными или синими.

Другой цвет носков — это нарушение безопасности полетов.

— Это почему такие носки?! — проорал он.

— По цвету обшивки Ан-24! — проорал я.

Он так меня напугал, что именно такие типы как я портят нам картину безопасности полетов, что последние четверть века я продолжаю ходить в черных или синих носках.

Причем многие приказы по катастрофам заканчивались стандартно: ”но на неоднократные срабатывания ССОС (система сигнализации опасности столкновения), экипаж продолжал безрассудно снижаться, самолет столкнулся с землей, разрушился и сгорел, экипаж погиб“.

Наконец, начались полеты в качестве стажеров. Полный восторг и ещё деньги платят!

Полеты были по Северу, но летали и к Югу, в Саратов.

Началась осень. Видимость ухудшилась, и начался кошмар. Потому, что только в кошмаре можно так заходить. Я снимаю шляпу перед моим первым Командиром, который умудрялся помогать мне и никогда не снижался безрассудно.

Проверяли часто и это действовало на нервы.

Я даже помню, что попросил нашего диспетчера-Васю помочь мне на посадке и выполнить 3 и 4 развороты. Вася сказал, что покашляет в нужный момент.

Что такое 3 и 4 развороты?

Представьте себе стол. На край этого стола, ближе к правому углу, поставьте рюмку и до краев заполните ее жидкостью, какой пожелаете. Рюмка — это ваша полоса. Теперь руки положите за спину. Полетели. Да голову-то поднимите, взлетели. Вот он и угол стола — первый разворот, подходим ко второму, второй и вот уже рюмка строго слева от вас, на траверсе. На этом траверсе выпускаются колеса — шасси и мы подходим к 3 углу стола или к 3 развороту. На участке между 3 и 4 разворотами нужно успеть выпустить закрылки, чтобы погасить скорость и выполнить 4-й просто, если конечно перед таким “полетом“ вы не опорожнили содержимое рюмки несколько раз и не налили туда еще. Дальше вы идете вдоль края стола, постепенно опуская к рюмке голову — это глиссада. Если вы будете слишком стремительны к рюмке, то вы ее опрокинете и разобьете, а если слишком медлительны, то устанете и до рюмки не дойдёте. Ясно?

Теперь проделайте тоже самое, но с закрытыми глазами, левой рукой держитесь за краешек стола, в правую возьмите мелкую тарелку с яйцами и для полноты ощущений попросите кого-нибудь Вас легонечко подталкивать, а за сантиметров 20 до рюмки глаза откройте и скажите, сможете ли вы эту рюмку выпить?

Осень примерно так и летали. Проще было, если держаться за край стола и на столе меточки — ниже голову или наоборот выше, чтобы рюмку не проскочить. Это заход по системе — самый простой.

Но на Севере в то время больше по приводам заходили. Считать много надо было, чтобы знать, как ты идешь относительно курса и глиссады.

В общем, выглядит все просто, как дважды два — четыре, но чёрт возьми, иногда и пять могло получиться.

В общем, только к зиме стало что-то получаться.

На Ан-24, у штурмана отдельного кабинета нет. Штурман находится за спиной бортмеханика, а бортмеханик сидит между Командиром и вторым пилотом и постоянно мешает штурману. Штурман всегда старается сдвинуть бортмеханика вбок. Иногда наиболее сознательные механики после взлета садятся на кресло рядом, чтобы штурману не мешать. По-правде мне не доводилось встречать несознательных бортмехаников.

Внутреннюю связь мы поддерживали по СПУ — самолётно-переговорному устройству с записью на магнитофон. В те годы ещё во всю применялись ларинги — что-то вроде ошейника для собаки. Очень не удобная штука. Мы старались их одевать только при заходе на посадку, а так орали, не используя СПУ.

Вы не поверите, что наиболее необходимым прибором был на Ан-24 — секундомер, который был всегда со мной и продавался в спортивных магазинах по цене 10–15 рублей. Этот универсальный спортивно-навигационный прибор помогал определить место самолета! Конечно, можно было спросить место у диспетчера. Диспетчер мог это место дать. А мог и не дать. Конечно, не потому, что он такой вредный, просто у него могла быть такая древняя аппаратура, что могла пройти целая вечность прежде, чем он нас увидел. А для нас время не только деньги. Был у нас в Академии Главный штурман Рублев Ю.И., так он говорил: “Что за штурман, который просит “дайте место“. Ты штурман или кто?” Поэтому я никогда место не просил, а спрашивал, подтвердите удаление…

Вообще, кроме секундомера, который был и на приборной доске к навигационно-пилотажным приборам на Ан-24 были в порядке значимости: 3 компаса: один ходить за грибами. Он же и самый надежный, но и самый бесполезный и использовался как резерв, гиромагнитный, который помогал заходить на посадку и гирополукомпас, по которому мы летали в верхних широтах.

Радиолокатор — это телевизор, где можно увидеть береговую черту, населенные пункты, измерить снос и обойти грозу. На Севере зимой гроз нет, береговой черты из-за нагромождения

льдов тоже нет, населенных пунктов почти что нет, зато ветер есть, а стало быть, снос. Если вам доводилось переплывать реку, то вы непременно делали поправку на течение, а это и есть снос.

Радиокомпас — это прибор, который показывает на радиостанцию (привод, как у нас говорят). На Севере приводов не много, а показывать он начинает, если вы летите достаточно высоко с удаления 100–250 километров. На Ан-24 мы, в основном летали на 4500–6000 и очень редко забирались на 7200.

Следующим важным прибором был указатель скорости. Определив скорость относительно воздуха и рассчитав ветер, штурман определял скорость относительно земли, и ещё находясь в воздухе, сообщал время прибытия, и готовность экипажа есть оленину. Для пилотов нужна приборная скорость. Она нужна, для того чтобы не уронить самолет при малой скорости и не разрушить при большой.

Высотомер показывает высоту, эшелон относительно какого-то уровня. Если на эшелоне, то это так называемое стандартное давление равное 760 мм рт. ст., а при полетах в районе аэродрома — давление аэродрома. В бытовых делах высотомер можно использовать как барометр.

Вариометр — прибор, по которому определяют скорость снижения или набора. В какой-то книге я прочитал и догадался, что этот прибор ещё, оказывается, называется спускометр.

Для пилотов очень важен авиагоризонт, который дает представление о пространственном положении.

Даже выражение у нас есть: горизонт завалился. Оно используется, когда ляпается глупость или происходит нарушение пространственной ориентировки.

На Севере живёт очень хороший народ. А поскольку народа там мало, то, путешествуя по тундре и по лесам, кое-где строятся избы. Вдруг кто-нибудь захочет погулять по тундре или по тайге и так ему там понравится, что не захочет возвращаться домой некоторое время. Тогда он наткнется на такую избу. В ней он найдет самое необходимое для жизни на первое время. Холодильника, конечно, там нет, зато есть спички, соль, и какие-нибудь консервы. Нас даже заставляли такие избы на полетных картах отмечать.

Я уже освоил полеты почти во все аэропорты и так называемые “аэропорты“.

Зимой на Севере холодно, или может очень холодно, но забавно то, что ниже –39 мною зарегистрировано не было. Это вообще какая то заколдованная цифра была.

— О, сегодня холодно –45.

— Здорово, говорю я.

Прихожу на вылет, иду на метео и спрашиваю, а мне говорят, что уже потеплело и уже всего –39.

Поэтому, когда мне радостно сообщали, что на улице –50, я был уверен, что когда приду на метео, то обязательно будет –39. Так и было!

Кабина летчиков на Ан-24 находится рядом с багажным отделением, в плоскости вращения винта. Это если мы забудем колеса выпустить и сядем на брюхо, чтобы пассажира не повредить летящими осколками из под винта.

Самолет всегда грели, чтобы он ожил, если он стоял на холоде всю ночь. Когда мы приходили в кабину, то там было даже жарко, и первое время я даже снимал пальто. Но это продолжалось минут 5. Багаж загружали и это помогало самолету стать вновь ледяным. И только после взлета, минут через 20–30 при полном обогреве мы с самолетом согревались. Нам были положены меховая куртка и унты, но выдавали их всем, но не лётчикам. Правда, когда я уходил на другой тип самолета, о нашем брате вспомнили.

Летали много, но ностальгия по Питеру была огромной, поэтому при первой же возможности я улетал домой. В то время террористов у нас не было, и летали всегда “зайцами“. Логика была простой: меня разлучили с Родиной и я в этом не виноват.

Сидит рядом со мной очень милая девушка, а я в униформе и задает мне всякие вопросы, а я вежливо на них отвечаю. Мы уже сели и рулим в Талагах. Вдруг она увидела Ан-24 и спрашивает “Ой, какой страшный! Вертолёт?“ А я ей гордо и говорю, что это самолёт, на котором я летаю. Ан-24 называли Фантомасом.

Когда не летали, и на следующий день был вылет, то играли во всякие игры или просто спали. Моя стенка была украшена видами Ленинграда, самолетами и женщинами (без одежды). Вот лежу я и созерцаю свою стенку с открытками, Серега, сосед мой, инженер по электронике за столом сидит, обедает. Обедом у него называлось съедать из 3-х литровой банки варенье при помощи большой ложки, размером с поварешку. Я таких огромных ложек и не встречал! Сам он рижанин и скорее хотел домой, но его взяли в Армию, и Су-25 своей турбиной засосал его фуражку, потом Латвия стала независимой от нас, и что с Серёгой я не знаю.

Вдруг дверь открывается и к нам вваливается главный специалист по цвету носков и хранитель нашей нравственности. Он стал внимательно смотреть на мою стену и я даже подвинулся, чтобы не мешать ему. Вдруг он как заорет “Убрать!!!“

А я спокойно ему и говорю “Должно же меня здесь хоть что-то радовать“ и повернулся к нему спиной.

Как-то мы немножко выпивали. Запасы кончились. Ночь на дворе… Моя очередь идти. ”Может у Сереги Р. есть?” — и с такой мыслью постучал в Серегину дверь.

Заспанный Серёга дверь открыл, но признался, что спиртного у него нет, но знает, где есть. Кирдянова, учётчица летной документации во второй эскадрильи имеет очень хороший самогон. Но, естественно, самогон нелегальный и только для очень хороших знакомых. Лично я считал себя хорошим знакомым Кирдяновой, потому что, Кирдянова очень мне помогла в отварке макарон, которые мне пришлось варить для всей нашей братии. Макароны я варил первый раз в жизни, и Кирдянова мне очень помогала. И словом и делом. Кроме всего, Кирдянова жила через комнату, поэтому я посчитал справедливым спросить у Кирдяновой немного выпивки.

Я постучал в дверь условным стуком и подмигнул ей правым глазом, как и учил меня Серега…

Ясно, что было дальше…

А вообще мне очень нравились девушки. А девушкам нравился я и шоколад. Они всегда чего-нибудь блестящее и золотое на меня вешали. Хорошо хоть у меня дырок в ушах не было, а то они бы мне и серьги бы повесили. Потом я им это, конечно, отдавал, поэтому и память у меня хорошая.

И вот, наконец, я снова в небе. Мы летим в Котлас, рядом в вверх по течению Двины. Хороший город Котлас! Полоса около 1500 м и асфальтовая. Снижаемся и все по плану. Котлас в локатор вижу, а значит и расчет на посадку будет красивым, а у диспетчеров локатор — подстрахуют! Посадочной системы там нет, зато привода начинают устойчиво работать километров за 100, а это для нас около 20 минут с учетом захода. И вот определившись за 30 километров по локатору, дальше идет только счисление, потому, что в локатор уже ничего не видно — высота менее 1000 метров.

Заход с прямой — самый простой. Главное глиссаду не пропустить. Мы уже вышли на посадочный курс. Выпускаем шасси, потом закрылки, вот очень ответственный момент — подход к глиссаде. Далее, как учили, вертикальную скорость держим на 1–1,5 метра больше расчётной.

Удаление 10, подходим к глиссаде, пошли закрылки полностью, снижаемся, вертикальная 3, на курсе…

Вот и 200 метров, секунд через 15 должен быть дальний

привод.

— Горизонт — ору я. Это делается, чтобы, пройдя дальний привод снижаться уже с расчётной вертикальной скоростью до ВПР (высоты принятия решения, то есть самой минимальной высоты, с которой принимается решение о посадке или уходе на второй круг).

— Сейчас будет дальний привод — продолжаю орать я.

Сейчас, сейчас будет дальний привод — как молитву, читаю я, но стрелка радиокомпаса стоит, не шелохнувшись и, наконец, словно устав от выжидания, оборачивается вокруг своей оси пару раз и своим тупым концом показывает пролет привода.

— Дальний, 200! На курсе и глиссаде! Расчетная 2,5 (вертикальная скорость) — радостно ору я.

На 180–190 метрах мы, вываливаемся из облачности и полоса перед нами…

Но я ошибся секунд на 50 или километра на 4. Я, лично, считал, что это нехорошо… Считал, что при заходе, когда нет ничего, можно ошибиться не более чем на 2 километра.

В тот же день мы полетели в деревню Лешуконское. Это рядом 260 километров на восток. Там асфальтовая полоса, но у диспетчера очень слабое оборудование, да и дальний начинает хоть что-то показывать, километров за 30. Только счисление и локатор… Погода по минимуму… Короче, дерьмо.

Я нашёл тот единственный ориентир в локатор, по нему, этому ориентиру и вписываемся в схему захода. Вот и дальний заработал, и диспетчер нас разглядел, мы уже в глиссаде и Коля уже доложил “275, шасси выпущены к посадке готов“.

Дальний мы прошли очень точно…

Мы вываливаемся из облачности и всё белым-бело. Обрыв реки, белый лес, просека в лесу, но где же полоса? Чёрт, возьми…

— Командир, я полосы не вижу.

— Да, вон просека в лесу, не боись…

Полеты на Диксон, как и в “Аэропорту“ Хейли назывались полёты в Рим, я называл Золотой Аргос.

За такой полёт нам даже платили рублей 50 (130–140 р. средняя зарплата) Вообще романтика. Диксон, какое название, а городок весь в снегу и в магазине продается питьевой спирт, сухое молоко и кофе растворимый…

Почему-то, он, город, ассоциировался у меня Джеком Лондоном.

Самолет был всегда с красными крыльями.

Маршрут проходил через Нарьян-Мар, первая посадка была в Амдерме. Здесь все знакомо и все 2 с лишним часа полета я

готовился к главному: перелету из Амдермы в Диксон. На этом перегоне после Харасавея ничего нет. Только бдительное ПВО и следит. Ширина трассы на этом участке по 10 километров в обе стороны. Широко? А вы попробуйте нарисовать прямую линию из точки в точку, имея те приборы на расстояние хотя бы в 500 метров.

Летом летать было просто — береговая черта, как телесериал. Сверху — жёлтые пляжи и голубая вода, как в Голубой Лагуне. Только вода холодная. Аэропорт Амдерма это полоса из бетона и жёлтого песка вокруг.

Чуть подальше, в воде, остов затонувшего корабля и уже у самого берега обломки самолета. В городе, наверное, единственным памятником был Миг-15, которые защищали наш Север. Но с приходом демократии и лично… врагов у нас не стало, но и денег тоже, а по сему находчивые бизнесмены добрались и до Севера и в мутном потоке дерьма умудрились спереть даже этот Миг, и загнать его по цене двух квартир, по крайне мере гарнизон получил именно столько.

Другое дело зимой. Полярные сияния, это действительно очень красиво, но мешает работе наших радиосредств и льды искажают картинку в локаторе. Поэтому первые 1060 километров до Амдермы, говоря научным языком, я определял уход гироскопа, для его компенсации рассчитывал и вводил фиктивную широту посредством синусно-косинусного потенциометра.

Последние 777 километров из Амдермы на Диксон, мы уже летели вооруженные знаниями об уходе нашего гироскопа, и это меня радовало.

Диксон — это 74 параллель с магнитным склонением в 30 градусов и разницей между магнитным и ортодромическим курсом в 23 градуса. Конечно, я бы объяснил разницу между ортодромическим и магнитными курсами, но это не учебник, поэтому довертесь, как доверялись мы, следуя ленинским курсом.

Собрав и высчитав все поправки в кучу, мы уже заходим на посадку.

— Дальнего нет. Горизонт… Но Командир продолжал безрассудно снижаться, несмотря на мои предупреждения… — успел сказать я, прежде чем самолет плавно коснулся полосы…

Ну, забыл я после всего этого напряжения, что единственный привод находился с другой стороны ВПП!

Лет через 20, сели мы где-то не то в Сургуте, не то в Нижневартовске, на Ту-134. Смотрю, Архангельский Ан-24 стоит. Я туда. Архангельские мужики, радость встречи.

— Ну что, Алексей, все продолжаешь безрассудно снижаться? — спросил меня Командир, который тогда был 2 пилотом.

На улице как всегда –39. Отмороженное ухо, столовая с олениной, я с полярными лётчиками. Круто!

Как-то я немножко решил погулять. Кругом снег. Гуляю по специальным мосткам, которые выше поверхности метра на 2 из-за снега. Вдруг, смотрю, в метрах 800 гуляет белый медведь. Он был голодным. Наблюдал я за ним минут 5-10, потом очень замёрз и вернулся в гостиницу. Рассказал.

— Ты что сразу не убежал?

— Так я же при оружии. (Тогда мы с Командиром летали с пистолетами Макарова и я не знал ещё, что этими штуками, подвыпившие офицеры в гарнизонах пугают нерадивых жен).

Как-то мы возвращались с Диксона домой по тому же маршруту. Баки полные, потому что на Севере погода еще более изменчива, чем у нас в Питере. Первая посадка должна быть в Амдерме, а запасной Нарьян-Мар. Погода не то чтобы очень, но вполне лётная, а в Нарьян-Маре даже лучше. Летим. Вдруг Амдерма закрывается такой видимостью, что и на земле магазина не отыскать. Проходим Амдерму, а кругом сплошная облачность, а тут уже и Нарьян-Мар закрывается. Если податься в Рогачево, на Новую Землю, а это минут 40 лету от Нарьян-Мара, и если тот аэропорт закроется, то уже и красные крылья не найдут. Печора тоже уже закрылась. Куда деваться?

Только Архангельск и остался. Погода там хоть и на пределе минимума, но пока есть. Туда и летим.

А сколько у нас керосина и какой встречный ветер?

Мы заняли эшелон повыше. 7200, кажется. Это почти предел для нас. На этой высоте температура ниже, а, следовательно, и к.п.д. двигателя выше. Произвел расчет ветра. Больше он дул в борт, чем в лоб и отнимал 60–70 километров в час. У нас над Нарьян-Маром ещё было около 1500 килограммов, а лететь еще 1 час 50 минут, а расход с поднятием на высоту снизился до 600 килограммов в час.

— Дотянем, кричу я. И останется еще на высоте круга (где расход близок к максимальному) и останется ещё минут на 15. Конечно, это вылезает за рамки всех законов, но у нас нет выхода.

Тянем. Загорается остаток топлива 600 килограмм. Желтая лампа нудно светит мне в глаз. До Мезени еще пилить минут 7–8. В Мезени тоже есть полоса, но нет погоды (то есть она, как и в Архангельске, но минимум для посадки выше, чем в Талаги, а поэтому уже не подходит).

Через 40 минут мы должны сесть. Значит, если прибор не

врет, а он не должен врать, ведь я его контролирую уже 4 часа, у нас еще останется килограмм 200, а это минут на 15 — целый запасной круг!

Расчет на посадку, без права даже на малейшую оплошность, произведен очень точно.

Мы уже катимся по полосе… Я был прав… Мы победили…

Как сказал диспетчер Вася, сосед по общежитию, говоря словами Паниковского, это вам не мелочь по карманам тырить.

Кроме разборов у нас были и другие идиотские сборища. Например, один штурман купил в гараже бензин по цене 8 копеек за литр. Он не пошел на государственную автозаправку и не купил у государства бензин по государственным установленным ценам — 12 копеек, а поддержал спекулянта — барыгу.

Так называемые открытые партсобрания (явка всех обязательна). Это симфония. Первую скрипку играет Специалист по носкам и заодно и по безопасности наших полетов — ЗАМПОЛИТ.

Я утомился слушать его умные речи встал и ушел. Кара настигла меня в тот же день. Меня сняли с полётов и посадили дежурным по телефону и ещё послали на свинарник. В соответствии с постановлением Партии и Правительства, каждый должен был поработать на благо сельского хозяйства в подсобном участке.

Мой друг Дима был так напуган этим постановлением, что до сих пор живет в Канаде.

Полетели мы, как-то в Коровино, оно же Быково через Котлас. Лето. Я даже думаю, что июль. Очень жарко было. В Коровино-Быково ветер дует поперек полосы больше, чем нам можно, т. е. больше 12 метров и мы сидим, ждем, когда же он ослабнет или хотя бы на встречный подвернет, чтобы мы вылететь смогли. Лично я сидел в черных носках, но, сняв рубашку, под правым крылом (правильно: под правой консолью крыла) на колесе основной стойки шасси и загорал. Я просто никому не мог мешать, потому что, никого вокруг не было, даже редкие в Котласе самолеты разлетелись…

Вдруг неведомо откуда появился замполит. Какой у него был голос! Даже лучшие современные певцы не имеют таких громких и вокальных данных, какие имел этот Котласский замполит. Ну, представьте же себе тишину вымершего аэропорта и внезапный надсадный вопль хора не менее десяти ослов! Я чуть было не свалился с того колеса.

Оратория Котласского замполита продолжалась до тех пор, пока не пришел Командир и не сообщил, что ветер утих, и мы можем лететь.

И вот мы, наконец, снова в воздухе. Быково — это один из 4-х аэропортов в Москве. Все самолеты типа Ан-24 крутятся над аэродромом, ожидая своей очереди на посадку. Красота, видно Москву с высоты двух птичьих полётов и легкая болтанка даже усиливает приятность впечатления.

Мы уже крутились минут 30, когда загорелась лампочка остатка топлива на 30 минут полета. Мы были уже на предпосадочной прямой, когда ветер опять усилился и нам пришлось уходить на запасной.

Этим аэродромом было Домодедово.

Солнце уже зашло и жёлтая лампа аварийного остатка топлива нудно и ярко светила мне в глаз. Кроме того, дверь в кабину открылась и вошла стюардесса с сообщением и не очень свежим воздухом из салона, что у пассажиров кончились гигиенические пакеты. ”Скажите им, что экипажу самому не хватает…”

В МВЗ (Московской Воздушной Зоне) стоял привычный гвалт, когда не выйти на связь с диспетчером, и как всегда начинается дефицит времени, который всегда обратно пропорционален твоему опыту.

К довершению ко всему, на посадочной прямой у нас отказала радиостанция. Мы вынуждены были уйти на второй круг, пока я настраивал вторую, (станции такие ещё были при Куликовской Битве, наверное) и впереди нас оказался Ил-62, который не очень то спешил сесть. Топлива было минут на 15–20. Но мы думали, что меньше. Я первый раз видел, лучше почувствовал, что у Командира нервы напряжены. Мы сели…

Разные вторые пилоты были. Второй пилот это помощник Командира. Конечно, в Аэрофлоте больше всего анекдотов слагали про вторых пилотов, типа Командир — это голова экипажа, штурман — мозг экипажа, механик — руки, а второй — член экипажа. Ну, упали они. Вылезают из-под обломков. Командир говорит: “ Это я неправильные команды давал“. Штурман — “Это я не тот курс дал“. Механик — “Это я во всем виноват — рано закрылки выпустил“, второй пилот — “тьфу ты чёрт“, отряхивая свою фуражку, “так и разбиться можно”.

Но, повторюсь, второй пилот — это заместитель Командира.

Вторых пилотов брали в то время после Ан-2, или после Высшего Авиационного Училища в Актюбинске, а позже Кировограда.

Игорь М. закончил Кировоград. Он пришел на год позже меня. Был ниже меня всего на несколько сантиметров и был КМС. В Архангельске я не видел ни кого, кто плавал бы как он. Если мы не летели, то шли в бассейн. Утром он позволял мне в лучшем

случае съедать яйцо и выпивать кружку чая, при этом, говоря “Ну и жрать, ты же утонешь“.

Я понимал, что, возможно, утону, но тонуть лучше уж сытым. Мало того, что он не давал мне есть, так он еще не давал мне курить. Пришлось выдумать изящную теорию — кто, мол, плавает и еще при этом курит, развивает свои легкие безмерно. Отцепился.

Честно говоря, плаванье — это здорово, главное не потеешь. Я уже так сильно плавал, что кое-кому захотелось меня сунуть на соревнования и один раз все-таки сунули. Но, Игорь, мне всегда говорил: “Спорт для лётчика — могила”. Поэтому я плавал, как “Lazy Shark” — “Ленивая Акула”. Идеальной дозой была 1000 метров, а Игорь плавал 2–3. Потом мы сидели на дне (интересное зрелище!), а потом и в сауне.

В полетах Игорь интересовался всеми моими штурманскими делами и вскоре мог бы меня заменять.

Ан-24 позволял летать без штурмана и экипажи к тому готовили, но летать можно было только не по Северу и МВЗ.

Игорь, с блистательной головой, отличный спортсмен и товарищ-друг летал вторым пилотом еще лет 10, прежде чем, наконец, он стал Командиром! Потом к власти пришли ЕБНы с Чубайсисами. Страна стала другой, и лётчики на Севере стали столько получать, что даже стыдно и сказать. Короче, Игорю пришлось заняться бизнесом, в котором он так преуспел, что и возвращаться теперь уж не может. …Но любовь к небу и к полетам так и осталась. Конечно, летая на своем параплане, в свободное время он счастлив. Может и наступит день, полетаем с ним на его собственном аэроплане!

Летали много. Иногда не хватало времени даже постирать рубашки, но, как правило, летали в чистых.

Приходили за один час до вылета, технология так требовала. За этот час нам надо было пройти санчасть, побывать на метео и после рассчитать полёт, доложить Командиру результаты расчета. На основании которых, и загрузке самолета, принималось решение о заправке топливом. Топлива должно было хватить на полёт до цели и для полёта на запасной аэродром при необходимости. Кто не знает, пусть не беспокоится — топлива при посадке остается минимум еще на один час.

Бортинженер шёл на самолет проверить все системы самолета и заправить его.

Что такое рассчитать полет? Это значит, что надо учесть ветер, чтобы прилететь куда нужно, а не вместо Одессы выйти к Херсону. Ветер ещё влияет на скорость относительно земли, а, следовательно, и на время полёта, а время на суммарный расход

топлива.

Это все считал штурман. Второй пилот рассчитывал коммерческую загрузку. Любой самолёт имеет максимальную взлётную массу. То есть такую массу, что даже если у него откажет один мотор, то оставшийся или оставшиеся, позволят ему продолжить взлет или полёт и безопасно сесть.

Коммерческая загрузка — это масса пассажиров, багажа и груза. Второй пилот и штурман должны были иногда “надуть самолет“, чтобы взять всех пассажиров вместе с их скарбом и необходимым топливом.

Груз тогда старались не брать. Иногда приходилось “химичить“, когда пассажиров было слишком много, а заказчик нашего рейса был слишком жаден. В основном это было в пламенные годы приватизации и дикой капитализации масс. Именно тогда больше всего падало самолетов на взлете.

Нужно было еще пообщаться с товарищами, с которыми только перед вылетом могли увидеться и быть на борту за 22 минуты, чтобы проверить свое оборудование. Словом, часа всегда было мало. Ещё не было автоматизированных расчетов, поэтому приходили раньше, но это время уже не оплачивалось.

Можно было работать 12 часов, а с согласия экипажа 13. Лично я не припоминаю, чтобы экипаж для пассажиров отказывался работать 13 часов.

Рабочее время складывалось из предполетной подготовки, полетного времени, стоянки в промежуточном аэропорту и послеполетного разбора.

На Ан-24 не кормили. Основной болезнью летчиков была язва желудка. А, как известно, сон и питание — основа летания. Поэтому я старался везде поесть. Но я не был толстым.

Мой Командир вообще говорил, что я тощий, как велосипед. Но я ещё раз повторюсь, что был совершенно нормальным. А девушкам вообще нравился. Даже очень.

Послеполетный разбор можно было перенести на другой день. Это целый час! Обед тоже час, на самом деле минут 20, поэтому, иногда, написав 13 часов, мы работали на самом деле 15.

Каждый год мы проходили ”серьезную” медкомиссию, а каждый квартал “несерьёзную”. Но люди то мы серьёзные, поэтому сделали медкомиссию два раза в год. Кто “серьёзную прошёл медкомиссию” — получи “хлебную карточку”.

“Хлебную карточку” после 40 получали не все. Зато уж если за 40 перевалил, то летать будешь долго. Такое было поверье. Но… Ванечке Л. было 39, он прилетел, выпил рюмочку коньяка и

навсегда ушёл в страну песчаных холмов. Витя, слегка за сорок, умер прямо на трапе… Могу продолжить, но не буду. Но, набирают то ведь самых здоровых!

Но, Лётчики не умирают, они просто улетают…

Август 1982 был напряженным. Не помню, были ли выходные, но в Ленинград мне выбраться все не удавалось. Перенесли выходные на 31 августа и сентябрь. Все равно летать уже было нельзя — 87 часов — это уже продленная сан норма. Но 31 августа, когда мы возвращались под утро на базу, в Архангельске был туман и мы вместо выходного улетели в Сыктывкар. В Питер я прибыл лишь к вечеру.

… Могло бы быть веселее, но я не спал, вторые сутки… Я до сих пор помню это веселье, но это уже другой рассказ.

Так незаметно прошёл год моего пребывания в Архангельске. Мне даже уже казалось, что я Профессионал, но это была фикция. Просто я уже был неплохим специалистом, но до истинного профессионализма было ещё далеко. Мне было даже доверено открытие рейса Архангельск — Котлас — Волгоград. Я открывал не потому, что был таким хорошим, а потому, что один не мог, другой боялся, вот я и полетел.

Нормально долетели. Первый заход был с Волги, как раз над Монументом Родины — Мать.

Обалдеть! Хоть и зима, а зрелище неповторимое. На меня Волга — Матушка вообще гипнотически действует! Сели, а рядом старая полоса, на которой выложено “Слава Сталинским Соколам!”

Я тогда подумал “были Сталинские Соколы, а стали, что … Брежневские воробьи, что ли?”

За полтора года мой налет составил уже около 1000 часов, и пора было менять тип самолета.

Сначала мне предложили Ту-134 (Красавчик), а чуть ли не на следующий день Ан-26, памятуя о том, что я очень хочу побывать на Грэм — Бэле.

“Детство кончилось“ — подумал я и решил ехать учиться на Ту-134.

Переучивание на большие самолеты было в Ульяновске в Школе Высшей Летной Подготовки. (ШВЛП), Шалопаевке, как мы её называли. Отношение к летчикам в Ульяновске было неправдоподобно замечательным! В этом я убедился в первые минуты пребывания там.

Билет до Ульяновска я выписал через Ленинград, специально, чтобы погулять с другом Димой и со своей подружкой. Боком потом мне это выйдет…

Поехали мы с Андрюшей.

В аэропорту Ульяновска стояла небольшая очередь на такси, но, увидев нас, народ пропустил и тут же водитель такси мчал уже навстречу знаниям, по пути сообщая нам очень и не очень ценную информацию. Был конец марта, но весной ещё и не пахло. Пахло только новыми приключениями.

Мы остановились в только что отстроенной, шикарной, по тем временам, гостинице. Отметили наши командировочные и отправились гулять на Волгу, которая ещё была покрыта льдом.

Красота! Волга справа, чуть дальше Ленинский Мемориал, а чуть левее знаменитый ресторан “Венец“, куда ведут все дороги, а правее мост через Волгу длиной 98 копеек на такси в ценах 83 года (обед в летной столовой).

Погуляли и, проголодавшись, отправились отужинать в “Венец“. Там для лиц летного состава места всегда были. То есть для тех, кто в лётной форме был. Цвет носков, правда, не проверяли. Знали, что кто едет на переучивание, тот сознательный и в цветных носках переучиваться не будет.

Посидели. …С Андрюшей мы увиделись лишь на следующий день в отделе кадров во второй половине дня. Приехало лишь 5 человек, а надо было минимум 7.

Пошли погулять снова, но только не в “Венец”. Попали в “Погребок“ — совершенно историческое для меня место. Вдвоем мы принесли дневную выручку для этого кабачка и вскоре вывеска “Закрыто на спец. обслуживание” повисла на дверях заведенья. Вдвоем сидели недолго. Откуда-то появились девушки, нарушили тишину …

На третий день мы опять встретились в отделе кадров. Душа и мозг требовали знаний, но народ не ехал. Не хотел учиться. Нас решили отправить домой. Андрюша обрадовался, потому что, у него не было больше денег, а я нет, потому что у меня еще осталось 25 рублей и я не был в Мемориале.

В Мемориале мы были около часа. После этого Андрюша начал скулить, что три дня не ел супа. Я дал ему оставшиеся деньги и он умчался в “Венец“ заказывать суп, а я еще немного поизучал биографию В.И. Ленина.

В ресторане мы поели супа и были очень довольны.

Приехав в Архангельск, я загрустил — денег не было. Продолжалось это не долго. Недели две. За это время успели набрать группу и ждали нас. Андрюшу на переучивание второй раз жена не пустила, а я был не против, и пока свободен. Дали еще денег, и я опять поехал учиться. Ученье — свет! Правда, пришлось ехать через Ленинград, чтобы подать заявление на

свадьбу. Одна милая девушка очень этого хотела, и это событие должно было совпасть с Днем Независимости Соединённых Штатов. Настроение у меня снизилось, потому, как, хорошее дело браком не называется.

Вообще, в моем представлении можно конечно, походить и подумать жениться или не жениться, некоторое время. Любовь она есть, или её нет. Как можно несколько лет ходить и думать люблю или не люблю, и наконец, понять — я её люблю. Не понимаю! Пришел, увидел и всё!

“Красавчик“ и красавица

В общем, приехал я в свободный город Ульяновск совсем не свободным. А уже апрель! Но я сижу и учусь. Все гуляют, а я учусь.

Познакомился я с Харрисом. Назвал я его Жориком в честь Джоржа Харрисона. Жорик был женат. С ним мы ходили на прогулки, а в “Погребке” Жорик дошел до того, что пил компот из сухофруктов. По утрам я варил манную кашу (вкусную). Усвояемость предметов была удивительной, но удовлетворения ни какого!

Меня нашли быстро. Отбивался до последнего. Позвонил в Питер. Мол, их много, а я один. Приказ держаться. А я и так держался до последнего. А они зная, что человек я честный, то зонтик, то еще что-нибудь на меня повесят. В общем “Погребок“ был единственным местом, где можно было спастись, особенно, когда я у стойки бара заказывал два компота.

Её шикарная улыбка, обращенная не мне, а Её подруге, не оставили мне никакого шанса. Но ведь я уже привык, что все улыбки предназначались мне. Блеск Её ума был достоин Её внешности.

Мы прогуляли с ней всю ночь. Оказалось, что она учительница английского и после окончания института работала в деревенской школе. Я сказал Ей, что здесь делаю, только в аэропорту, где имел счастье провести с ней первую ночь. Аэропорт был по пути в Её деревню. Моё поведение было безукоризненным, поэтому Она сообщила мне название деревни, правда, при этом, сказав, что я ни за что не приеду к ней так далеко.

Несмотря на то, что я уже купался 9 мая, 21 было холодно, и я умудрился подхватить насморк. И речи не могло быть о поездке к Ней в таком состоянии. Четыре дня я прыгал в горячую воду и наконец, понял, что уже ничего страшного нет.

Я приехал к Ней. Её реакция была очень сдержанной, но шампанское мы выпили, и меня радостного и счастливого она посадила на автобус.

Она приезжала в Ульяновск на субботы и воскресенья. По субботам и воскресеньям мы и встречались. Она одевалась очень просто. Один раз, возвращаясь из своей деревни, была даже в спортивном костюме. Но, как известно красивым всё к лицу.

Через пару недель я осмелился пригласить Её в ресторан. Она была как всегда пунктуальна.

Одежда была волшебной. Сарафан подчёркивал Её фигуру, и у меня создалось впечатление, что Она просто спустилась с небес. Она произвела на меня ещё одно легкое замешательство, но старался не подавать вида. Я уже не помню, что там ел и ел ли. Думаю, что ел. Но знаю, что танцевали много, и вдруг чёткая и ясная мысль пронзила меня: “Надо быть полным идиотом, чтобы не жениться на Ней!“. К тому времени было совершенно очевидно, что я люблю Её.

…Я признался Ей. Я Ей всё рассказал. У нас было меньше месяца. И еще Она скоро уедет в Германию, значит, у нас всего полмесяца… Может это пройдёт?

Но это не прошло. Слава Богу, меня поняли в Ленинграде и, хотя я приехал туда в срок, брак не состоялся и я был свободен. Но, как известно, на чужом несчастье своего счастья не построить. Но я видел Её, и все уходило на второй план. Я был счастлив!

Мы начали летать по кругам, начиная с середины июля. Я договорился с инструктором, что буду летать хоть каждый день, но чтобы писал он мне налет не более часа. Он согласился.

Все наши уже отлетали, а мне всё еще не хватало налета. Меня вызвал тогда, главный штурман и решил меня отправить домой, но я сказал, что еще не отлетал зону и если он отправит меня домой, то я вынужден буду его заложить, ибо полеты в зоне с одним неработающим двигателем, безусловно, полезны и необходимы для всех членов экипажа. Мои аргументы подействовали и меня отправили крутить зону в Баку.

Зону мы открутили и у меня даже было время посмотреть город. Кроме всего Она попросила меня купить Ей сандалии, которых не было даже в Германии и так как мне уже не платили, дала денег.

Хороший город Баку! Там можно, в отличие от нас в то время, купить всё. В каждом обувном ларьке, даже в отличие от ГДР, можно было купить именно те босоножки, какие хотела Она.

Везде они были и примерно одинаковыми. Я сел в метро и поехал по направлению к автобусу в аэропорт, желая больше посмотреть, какое там метро, чем была в том необходимость.

Громкоговоритель на азербайджанском языке сказал “Осторожно, двери закрываются“, я так думаю, а потом, когда эти двери закрылись и поезд набрал скорость, уже на русском языке повторил тоже самое.

Пора было ехать назад, но босоножки ещё были не выбраны. Я зашёл в магазинчик и купил. Через несколько метров был ещё один и я по инерции зашел и в него. В этом магазинчике продавались точно такие же, но ремешок у них был плетёным и понравился мне больше.

Мне не поменяли, а потом продавцы выскочили на улицу и стали обзывать друг друга различными животными из отряда парнокопытных и других типов. А я понял, что такое КОНКУРЭНЦИЯ и поехал в аэропорт. В общем, Ей босоножки очень понравились.

Был уже конец июля. Я, к сожалению, вылетал всю программу и, с трудом протянув до августа, пришёл в отдел кадров. С трудом я уговорил закрыть мою командировку позже, ссылаясь на отсутствие билетов, а потом, исправив немного дату, уехал к Ней.

Она читала мне 16 страницу Литературной Газеты, а я смотрел и рисовал Её. Вечером мы пошли в гости к Её подруге и решили сократить путь, идя напрямик. Светила Луна и был звездный дождь.

Она держалась за мою руку, но звёздное небо завораживало нас. Я вспомнил, что где-то здесь была яма. Мы уже были в этой самой яме. Я упал больно, а Она на меня и принялась смеяться. Я испугался. Я подумал, что может Она ударилась головой, но Она вспомнила рассказ на 16 странице, как попадали в разное время разные люди на дно котлована в одной из новостроек и тоже засмеялся.

Вообще мы счастливо упали между стальных прутьев, я лишь немного порвал фрагмент носа и у хирурга решил его не зашивать, потому что заживет и так до свадьбы.

Последняя ночь. Время летело… Я считал часы, переводил их в минуты, а потом в секунды, чтобы величина была больше, но утро настало и мы поехали в аэропорт.

Она посадила меня в самолет и слёзы начали катиться из глаз. В Пулково меня встречали родители, но я даже не заметил их. На следующий день я полетел в Архангельск.

Все болезни от нервов!

Талаги были закрыты ремонтом полосы, поэтому “Тушки“ летали с военного аэродрома Лахта. Этот аэродром был самым лесным из всех аэродромов, что я видел. Кроме бомбардировщиков на аэродроме росли грибы и ягоды, а на полосу могли даже выпрыгнуть зайцы и другие попрыгунчики. И вот Гена Н. рассказывает мне такую вот страшную историю: “Взлетаем. Я весь в навигации, в локатор смотрю и нужные курсы пилотам сообщаю. Вдруг рука скользнула по какому-то проводу. Я его навигационной линейкой попытался обратно воткнуть. Не понравилось это проводу, зашипел он ужасно и двумя желтыми глазами на меня уставился.

”Змея!” — сообразил я, уже стоя за спиной механика.

Штурман сидит в самом носу самолета. На своё место пролезает между двумя пилотами, сидящими выше. Последним, в кабину входит механик и садится на откидное кресло между пилотами. Чтобы оказаться за спиной механика, когда он сидит на своем рабочем месте, нужно иметь рост сантиметров 15–20, или быть очень напуганным.

Одна стюардесса, знавшая змей, решила ту змею вытащить и повысить безопасность полета, но змеи не нашла. Уползла.

На базе, понимая, что змея может кого-нибудь укусить или ещё хуже съесть, решили её найти и поймать. Для этого открыли все лючки, напустили дыма и стали ждать. Но змея выползать и не думала. Тогда решили взлететь и понизить кабинное давление. Змея не появилась. Тогда в азарте поиска одному пришла в голову мысль: подняться тысяч на десять, открыть форточку, тогда змея и сдохнет…

В общем, ту змею так и не нашли (на 10.000 метров очень холодно -40 -50 и разница давлений такова, что достаточно, чтобы высосать всех и всё из салона).

Добираться до Лахты было неудобно, поэтому, когда мне предложили пойти в отпуск, я согласился с радостью и уже через пару дней был в Ульяновске. Мы были вместе и я уже знал, что это, наверное, навсегда.

Я помню 1 сентября 1983 года, когда был сбит корейский В-747, зачем-то залетевший в наше пространство и мы были вместе. Его сбили. Я радовался. Уже через много лет, зная о нем почти все, я задал вопрос о правомерности этого события своему другу из Соединенных Штатов, бывшему пилоту истребителя F-15. У него было такое же мнение, что и у меня.

В конце сентября я уже сидел на наземной подготовке и

проходил тренажер Ту-134.

В октябре начались полёты. Моим инструктором был Гена Н. Тот самый, который обнаружил змею в полете.

Мы летим в Сочи, в разгар цитрусового сезона. На вылет прихожу с лёгким дипломатом.

Рейс в Сочи через Харьков. В Харькове можно было купить колбасы, а в Сочи ещё колбасы и мандаринов с хурмой, а я с дипломатом.

— Н-да — сказал Гена.

Пройдёт немного времени и нашей первой совместной покупкой с женой станет сумка, мечта оккупанта и с ней я приду на вылет в Сочи и Гена, увидев меня с этой сумкой, философски скажет: “Да, был интеллигентным человеком, а стал обыкновенной ерофлотовской сволочью“.

В Архангельске уже не стало трески, а была мойва (70 копеек за килограмм). На каких деревьях растет и что такое колбаса, народ забыл. Раньше Архангельск называли “Треска, тоска и доска“. Теперь трески тоже не стало. Поэтому, колбасно-фруктовым рейсам уделялось очень важное внимание. А я с дипломатом, в который могло войти всего пара килограммов мандаринов и немного колбасы.

В Вильнюсе, Львове мы покупали колбасу (колбаса, как и водка — мало не бывает), конфеты и сгущённое молоко, из Свердловска-Новосибирска скобяные изделия, в том числе лопаты из титана, из Москвы молочные изделия и колбасы с сосисками. Не много было рейсов, чтобы Советский лётчик не смог что-нибудь не купить. Со временем Архангельский лётчик становился похожим на обезьяну — руки вытягивались. Так и жили.

Но у меня кроме полетов была ещё и Она. И хотя я прилетал к Ней после сентября ещё, да и Она прилетала ко мне, дурацкий предрассудок о построении счастья на чужом несчастье прочно сидел в башке. Я стал мало летать и много болеть.

Без Неё я чувствовал себя умирающим. Когда, на некоторое время, я почувствовал себя здоровым, поехал к ней. Одна мысль не давала мне покоя: там я не женился, потому, что не любил, а здесь?

…Наша свадьба состоялась в 18.40, в тот самый день, когда 42 года назад, наша Красная Армия одержала Первую Победу над фашистской Германией. Я был счастлив, но мои родители узнали об этом лишь через 3 дня.

На следующий день меня погрузили в самолет и в общаге все никак не могли поверить, что я женился, мне даже пришлось показывать паспорт! В честь этого события, был организован банкет тут же!

В середине декабря при заходе на посадку в аэропорту Лешуконское разбился наш Ан-24.

Командиром был очень опытный товарищ, налетавший не одну тысячу часов. Штурман был совсем мальчик, потому, что фотография его, опубликованная в некрологе, тянула на учащегося 10 класса. Он был на год младше меня. Он только закончил Академию в 1982 году. Для второго пилота, это был вообще первый рабочий день. Его только, что проверил наш пилот- наставник на Нарьян-Маре и сказал не давать резко ногу при заходе на посадку. Они оказались не на посадочной прямой, а когда вышли из облачности, то визуально было обнаружено отклонение. Второй пилот и компенсировал его дачей ноги. Вот самолёт и заскользил.

Механик — только-только женился…

В нашей общаге был траур…

Мой кашель уже начал пугать не только обитателей нашей общаги, но и тараканов, в обилии живших с нами. При этом я ходил и искал жил. площадь для нас с Людой. На улице стоял стандартный мороз. Я уже обошел не менее 50 домов, но результатов не было. Тогда, в 80-х рынка жилья не было, никто через газеты жильё не сдавал, и приходилось лишь руководствоваться излишками квадратных метров, мудро установленных нашим государством.

ВЛЭК, несмотря на все мои старания дышать пореже и по флюорографии отправил меня в больницу с подозрением на туберкулёз. Мой кашель и то, что Андрюша, с которым мы ездили на “первое“ переучивание попался именно на этой болезни, не оставили никакого сомнения во врачебной правоте.

В больнице на Маймаксе, так назывался район Архангельска, меня спросили, куда сообщать.

— О чём? — спросил я.

Медсестра сообщила мне, что бывает, что больные не возвращаются.

“Жизнь в займы“ — подумал я и дал адреса в Ленинграде и в Ульяновске.

Первая приехала мама, а на следующий день Люда, хотя я и оставил ей право выбора.

Моё здоровье уже было нормальным, но врачи почему-то меня не выписывали и более того убеждали меня, что я болен. Наверное, я оказывал очень благотворное влияние на бывших ЗК.

Люда сняла комнату рядом с больницей и наш “медовый месяц” был там.

Именно на Маймаксе строился наш флот Петром и именно там мужики пили водку, выблёвывая, её излишки в ведро, стоящее рядом, чтобы потом пить водку ещё.

Думаете, что мы такие дикие и нецивилизованные?

Километров 120 на север от Ганновера есть населённый пункт Целле. После 33 года, когда Гитлер пришёл к власти, в Целле была организована школа лётчиков-истребителей. После учёбы лётчики пили пиво и излишки его выблёвывали в специально сделанную в умывальнике раковину, чем просто озадачили пришедших в 45 американцев.

Вообще, без опыта водку пьют все одинаково, не зная меры. Американцы и голландцы. Проверено!

Через неделю пребывания в больнице врачи всё-таки стали настаивать на туберкулёзе и я, сказал им, что помирать поеду в Ленинград. Мой папа уже договорился обо мне в Военно-Медицинской Академии.

Жизнь в займы. Я повёл Люду поужинать в ресторан, где даже задержались.

На следующий день, со слезами на глазах и с Людой в кабине я сам полетел в Ленинград.

По прибытии домой у меня начался жар, и врач это объяснил начинавшимся распадом лёгких.

Моя бедная мама чуть не упала в обморок, а Люда меняла мне рубашки и если бы не столь высокая температура я бы решил, что уже в раю!

…В Военно-Медицинской Академии мне очень понравилось, люди там были очень интеллигентные, а главное, что мой врач с самого начала очень засомневалась в диагнозе.

Проведя в этой Академии ровно 3 месяца и испытав меня, как испытывают новую сельхозтехнику, меня выписали.

В общем, все болезни от нервов!

Июнь 84 года. Врачи хотят отправить меня на ЦВЛЭК. Делать нечего, и я слоняюсь по аэродрому Талаги. Прилетает Валера П., и я тут же прилипаю к нему мёртвой хваткой.

Он обещал меня взять с собой на Ил-14, а он Командир и ещё мой сосед по общаге. Рейс на Соловки. Мы уже набираем высоту и он сажает меня на правое кресло. Я хватаюсь за штурвал и смотрю на показания приборов. В отличие от Ан-24 или Ту-134, Ил не так инертен и, наверное, управляется почти как Як-52, спортивный самолет, который используется для первоначального обучения.

— Да, смотри на Землю — кричит Валера.

Дело в том, что все большие самолёты управляются по

приборам и используются Правила Полетов по Приборам, ППП. Маленькие самолёты управляются визуально (ПВП) и ОПВП, т. е. особые ПВП.

Мы летели на Северо-запад и тайга, с множеством озёр была просто восхитительна!

Кстати, Валера П. сейчас здесь, в Пулково. Сначала он летал Командиром на Ту-134, потом переучился на Ил-86 и очень доволен. Я тоже.

На ЦВЛЭК меня не отправили, но проверяли моё здоровье с пристрастием. Куда меня бедного только не засовывали! Что со мной только не делали. Всё выдержал!

…Здоров. Годен без ограничений. Но каждый один свой отпуск я должен был отдыхать в Ялте. Ну, и ладно! Второй отпуск буду, зато в Ленинграде!

Годен без ограничений!

Предстоял новый ввод в строй на Ту-134. У меня был новый инструктор Л.А. Щеглов, пролетавший в военной авиации на бомбардировщиках и теперь на Ту-134. Очень много он мне дал! Даже спустя много лет я помню его “Читай до точки!”

Налет в августе был хорошим, и я ввелся уже в конце того же месяца. Скорости на Ту-134 почти в два раза большие, чем на Ан-24.

На штурмане лежит вся навигация, связь и электрооборудование. Конечно, и приборы на этом “Красавце“ несравненно лучше, чем на Ан-24. В общем, очень штурманский самолёт! Когда я обходил его перед вылетом я всегда с ним здоровался и говорил про себя, проходя под стабилизатором, какой он огромный и какой я маленький по сравнению с ним!

Летали везде. Самая восточная точка была Новосибирск, самая северная — Новая Земля, самая западная Львов, а самая южная Сочи и Сухуми.

Мне всё-таки удалось снять комнату у одного бывшего водолаза. Этот водолаз жил один. Жена у него, как работник Советской Торговли, отдыхала уже лет 5 с общим отбыванием в северных домах отдыха 15 лет!

Водолаз обещал даже прописать мою жену.

Я вообще был без прописки. Когда приехал в Архангельск мне дали временную, а потом просили сделать постоянную, но какой нормальный человек будет выписываться из Ленинграда? Наконец, мне сделали бронь, и я выписался, но забыл им привести какую-то бумажку и меня без этой бумажки не прописывали. Пока я ездил и привозил им эту бумажку, успел жениться, а женатых в общагу не прописывают. Я очень просил, кто же с женой будет жить в этом клоповнике, мол, буду жить со своей женой где-то, но зато у меня будет прописка, чтобы она могла на работу устроиться. Но женщина в паспортном столе была очень принципиальной и неумолимой. Был у неё мясистый красный нос, и фамилия её вообще была Вольф! Я и выпить ей предлагал и, отчаявшись, сказал ей всё, что думаю о ней. Уже через пять минут я предстал перед замполитом. Странно, но замполит был на моей стороне, и мы пошли к командиру ОАО (Объединенного Авиа Отряда) Хижко В.И.

“Выражаю своё соболезнование, но ничем помочь не могу“ — сказал Хижко, не задумываясь.

В общем, оказался я бомжем с работой.

Водолаза, я, конечно, старался кормить и поить, что бы он

мою жену, ждущую ребёнка прописал. А он, побывав у своей жены на зоне, свои, сука, обещания позабыл, и я вынужден был с ним разговаривать очень даже невежливо.

В этот момент моя Люда выписывалась из Ульяновска.

А я в этот момент очень невежливо беседовал с этим водолазом. В общем, водолаз оказался догадливым и мою жену всё же прописал. Но с проблемой терроризма пришлось столкнуться раньше, чем наступило 11 сентября, и мы решили уехать в общагу.

Там мы прожили меньше недели и случайно, нашли роскошную квартиру у самой общаги, причем мы произвели такое хорошее впечатление, что даже цена на 3—х комнатную квартиру была не очень высокой — всего 50 рублей.

Теперь я был спокоен. Нашлась даже работа для Люды — английская школа с преподаванием ряда предметов на ряде языков.

СССР — 65084, 9 октября 1984 года

9 октября 84 года внезапно выпал снег. Конечно, можно было предположить, что он скоро будет.

В прошлом году он вообще выпал 24 сентября и мы (я летел зайцем от Людочки), ушли на запасной в Мурманск. Никто даже предположить не мог, что именно 9 октября может выпасть снег. Всё замело, и наш рейс на Москву уже задерживался. Наконец, самолёт откопали, пассажиров посадили, и мы начали выруливать. Пока мы рулили, отказал один преобразователь, но, выключив и включив его, он заработал вновь.

Взлетаем, уже 120 метров, закрылки убраны полностью и вдруг механик докладывает, что давление масла правого двигателя 3 единицы — это нормально. Подумал, может новая форма доклада?

Уже 200 метров и я даю курс. В этот момент механик докладывает давление масла 2 единицы. Это уже хуже. Мы краешком проходим район Варавино, а механик кричит: ”Давление правого ноль. Горит лампа отказа правого двигателя”, а через ещё секунду: ”Давление масла левого ноль, горит лампа отказа левого двигателя”. Но на слух оба двигателя работают.

— Может, это виноват твой преобразователь?

— Нет — кричу я.

Далее идет доклад Командира.

— Архангельск круг, 65084, горят лампы отказа обоих двигателей, разрешите заход с обратным посадочным.

— Не понял.

Командиру Привалову пришлось повторить. Дело в том, что одновременный отказ двигателей не возможен и нигде и ни когда он не встречался, а, следовательно, и в руководстве по летной эксплуатации он не описывался. Кроме того, условия были сложными, то есть хуже, чем 200 по нижней кромке и 2000 метров по видимости. Самым, конечно, коротким заходом был бы заход с обратного курса. Но, успеют ли переключить посадочную систему диспетчеры? А если всё же приборы врут?

— Посадку с обратным запрещаю, у меня борт на прямой.

Проверяющий Муравьев, сидящий справа, предложил сесть по курсу, мы уже разворачивались левым, и в просветах облачности проносился лес, дальше были болота, но резиновых сапог у меня не было, о чём я честно и сообщил. Я мог простудиться и заболеть. Фразу о резиновых сапогах потом убрали, как не соответствующую стандарту, а меня отодрали.

Мы летели с северным курсом (полоса в Талагах идет с

Запада на Восток) и я попросил курс к третьему для экономии времени. Ширина коробочки тогда была 12 километров. Этим манёвром я бы сэкономил 60–80 секунд, но диспетчер сказал заходить строго по схеме. Вот тут-то я и испугался!

Когда такое говорят и в такой момент, лётчик только и думает, что-бы что-нибудь не нарушить, а вовсе не о том, что может быть полный рот земли. Мы выполнили схему идеально.

Лишь только коснулись земли, сдох сначала правый двигатель. Пожарные машины уже нас ждали в конце полосы и, когда мы добавили режим левому, чтобы освободить полосу, сдох и он.

Полёт продлился 14,5 минут, я записал 15.

— Ну, ребята, сверлите дырки, ордена получать будете, — встретил нас комэска.

Лично я был не против. Половину оставшегося дня мы писали объяснительные записки и расшифровывали “черный ящик“. Вообще, чёрный ящик вовсе не черный, он оранжевый шарик и называется магнитным регистратором полета. Выяснилось, что заводчики из Пермского моторостроительного завода устанавливали дополнительный пожарный датчик на двигатель и в нарушении технологии открыли масляный кран, забыв его закрыть. Инженер на линейке двигатель не проверил, и самолёт был передан нам. Инженер был сыном главного инженера управления.

Если нас награждать, то инженеру сидеть (в тюрьме). Поэтому, решили дело закрыть.

Чуть позже, Гена Н. через наше руководство придумал наградить нас “За выдающиеся успехи по безопасности полётов“ и наградили 50 рублями, то есть по 10 рублей на брата.

Пропили больше.

Командир Привалов Ю.С. через год попал в ещё, на мой взгляд, более тяжёлую ситуацию. Во время набора, произошло разрушение части лопаток двигателя, и эти лопатки включили реверс, т. е. обратную тягу.

Представьте себе: около 6 тонн тяги тянут вперёд, и 6 тонн — назад. Приборной доски вообще видно не было из-за вибрации, скорость резко падала, и разворачивающий момент был огромен, но они успели выключить этот двигатель и благополучно сесть. За этот случай Ю.С. наградили “Отличником Аэрофлота“. Сейчас он на пенсии, где-то под Тверью.

Про проверяющего Муравьёва знаю, меньше — он уже на пенсию вышел давно.

Бортовой механик Женя Зинченко сейчас тоже давно уж пенсионер. После этого случая он нас называл “соучастниками”.

— Привет соучастник!

Олег Пименов, очень удивился, когда я поздравил его с 20-летием этого события. Мы потом с ним ещё года 3 вместе летали и наших детей вместе растили. Он и сейчас ещё летает, да и виделись мы с ним пару месяцев назад (в июне 2005).

65084 ещё летает в Аэрофлоте — Норд, бывшие Архангельские Воздушные Линии…

А я уж всё, отлетался…

…Где-то через месяц после этого события произошла страшная катастрофа в Омске. Ту-154 со 150 пассажирами сел на занятую обдувочной машиной полосу. Погода была сложной, и самолёт шёл в облачности, не видя земли. Диспетчер посадки заводил его и запросил диспетчера старта о свободе полосы. Получив ответ, что полоса "…бодна" он разрешил посадку на занятую полосу. Сгорели все…

Страшный, дикий случай. Переполох в Аэрофлоте. Меня освободили от полётов, и я рисовал схемы того адского захода. Через месяц я узнал, что мне вынесли за это благодарность в личное дело…

Неисповедимы Пути Господни!

Ребёнок по имени Оля и Саманта Смит

Приближался март. Люда должна была родить. 4 марта у меня был выходной и мы собрались в кино. Только собрались, как Люда и говорит “Ой, кажется я сейчас рожу!”. Я ей и говорю, давай быстрей, чтобы в кино успеть (конечно же, в шутку). Отвел я её в больницу и стал ждать. Ждал, ждал, а она всё не рожает. Я пошёл спать — утром Москва, а она ещё всё не родила. Утром тоже. Я и диспетчеру сказал, чтобы он ситуацию контролировал, но и на обратном пути она ещё не родила. Не родила Люда и вечером, и я уже совсем отчаялся и уже решил, что процесс беременности у моей возлюбленной, наверное, вечен и с этой мыслью лёг спать. Утром, уже безо всякой надежды я позвонил в роддом. Родилась девочка, нормального габарита и веса. Я был рад. Я, между прочим, девочку, похожую на её маму и хотел.

В июне мы купили с Людой квартиру в самом центре города и у самого стадиона “Труд”. Конечно, первый взнос нам помогли осуществить наши родители. Скарба у нас почти не было, и на двух Жигулях нас перевез мой экипаж. Лифт был разумно отключен, и мы сделали по 2–3 подъема наверх, 9 этаж.

Спасибо М.С. Горбачёву, это он поднял вопрос, что учителя так плохо живут и ждали мы своей очереди, не имея ничего, всего месяцев 9! А у меня ещё даже и прописки не было.

Всё: любимая работа есть, любимая женщина с моим ребёнком тоже есть. Даже квартира есть. О чём ещё мечтать?

Север есть Север. Снега много, а солнца мало. Правда, две недели, в июле, было лето, и мы купались в Двине, а потом было снова холодно. В августе мы всегда ходили или летали за грибами. В Мурманске, недалеко от стоянок их полно. И в Нарьян-Маре их тоже полно. Только на Севере я собирал грибы, в других регионах я их отыскивал.

Зимой мы катались на лыжах по Двине. А из окна нашего дома был виден стадион “Труд“, где проводились все чемпионаты по хоккею с мячом и наши всегда побеждали.

Все эти игры я в окно наблюдал. На этом стадионе я всегда бегал, при любой погоде. Один раз надо было к врачу лётного отряда между вылетами успеть, и я побежал к ней. Было прохладно –30 и она, увидев это, испугалась, что я отморожу лёгкие, поэтому позже мною было введено ограничение по бегу – 20. Но холодный душ был обязательным, поэтому я, кроме редкого насморка ничего не знал.

Зимой-весной меня отправляли в Крым, санаторий. Я рисовал там море и даже начинал купальный сезон и ходил на

политинформации по вечерам. Тема холодной войны меня просто будоражила.

Мы, победившие в страшной последней Войне и давшие мир, выглядели каким-то страшилищем в глазах всего остального мира. Честно говоря, мне было наплевать на весь остальной мир, но было обидно, что эти дикари не знают своего благодетеля. Я думал так. Я не мог понять, как можно плохо о нас думать. С такими мыслями я прохаживался по пирсу и увидел небольшой корабль “Саманта Смит“. Эта девочка из США приехала к нам, чтобы просить взрослых не допустить новой войны и, хотя это и был больше пропагандистский шаг, выглядел он искренне.

Через несколько лет частный самолёт, на котором летела эта девочка, разбился где-то в США, но память о ней осталась…

Определение целей и постановка задач

В году 84 в Ленинграде решили попробовать полеты на Ту-154 без штурмана по маршруту Ленинград-Куйбышев.

В это же время под впечатлением этого события мне приснился сон (цветной). Прихожу я на работу, а там объявление висит “Штурмана желающие устроиться на работу, приглашаются в железнодорожное депо“… И вот я штурман паровоза и стою на подножке. А кочегар с потной спиной, в голубой майке, бросает в топку уголь.

Скорость растет, рубеж, подъём — кричу я, и паровоз отрывается в небо, а я падаю с кровати в холодном поту…

В 1985 году я уже штурман 2 класса. А это уже не хухры — мухры. Что делать дальше?

Очень хотелось в Ленинград. Набравшись смелости, я пришел к командиру лётного отряда Иванову.

Встретил он меня приветливо, сказав, что штурмана будут скоро нужны, и чтобы я не пропадал и звонил. Я очень обрадовался и не мог даже поверить. Серёжа Р. уже 10 лет ждёт, а мне так повезло!

И стал я ждать и регулярно звонить. Ждал и регулярно звонил месяцев 6. Потом приехал и услышал: “Желающих много, а мест мало. Привезите своё личное дело, а там уж мы решим“. Фраза о местах и желающих, потом была переведена мне уже в Ленинграде как “Лосёнок маленький, на всех не хватит”.

Ушло 7 человек. Я думаю, что без личных дел. Личные дела хранились в Первом Секретном отделе, и лично я этого сверхсекретного документа не видел. Чуть позже ушёл Серёжа Р.

Мы летим в Шереметьево. На столе в штурманской комнате я вижу телефон Главного штурмана ГА Киселёва В.Ф.

Вскоре я позвонил ему. Он назначил мне встречу, спросив лишь, по какому я делу.

— По личному и общественному — сказал я.

Я приехал с другом Женей, который уже летал в Шереметьево заранее. В точно назначенное время Киселёв вышел и пригласил к себе.

Задал два вопроса: что будет со штурманами и что нужно, чтобы летать через океан.

— На твой век хватит, а чтобы летать через океан нужно знать английский, иметь первый класс и быть членом партии.

Задачи определены, а цели поставлены.

Поступаю на Государственные Курсы иностранных языков на английский язык. Учусь, конечно, заочно. Раз в месяц надо было

отсылать выполненное задание, 15 числа. Я конечно, 30 дней учиться не мог. Силы воли не хватало. Хватало меня лишь на 15 дней. За это время я успевал всё успешно закончить, и Людочка меня проверяла. Вообще, я оказался способным. Когда моя мама уезжала в Египет к папе, она вложила в меня почти всю школьную программу за один месяц, и я учебники вообще не открывал до её приезда через два года.

В Архангельск, к Людиным коллегам часто приезжали англоговорящие и практическое применение было.

Как экономить керосин

В соответствии с постановлениями партии и правительства нужно было экономить топливо и ресурсы. Специально для этого, Рижскому институту инженеров ГА была поставлена задача определить нормы расхода керосина по рейсам для всех подразделений гражданской авиации.

Александр Л., мой единственный и непререкаемый авторитет в штурманском деле и по жизни, сказал, что экономия топлива, конечно, не в ущерб безопасности, есть результат качественной подготовки всего экипажа.

Как можно экономить топливо? Можно летать покороче. Используя спрямления, но это не всегда возможно. Военная авиация летала хорошо, потому, что ельциноидов ещё не было. Можно было рассчитывать снижение так, чтобы снижаться на малом газе работы двигателей и режим двигателям добавлять только, когда выпущены закрылки и колёса.

Расчёт захода на посадку должен был выполняться очень чётко, а значит и красиво. Ни одного лишнего километра, ни одного лишнего килограмма, всё должно быть чётко обосновано. За эту экономию нам платили 50 % стоимости керосина, но самое главное, что такие полёты были красивыми.

Нужно ли было экономить, отбрасывая в сторону материальное вознаграждение?

Как известно, чем ниже температура воздуха, тем плотнее воздух. Следовательно, и КПД выше.

Тоже и с атмосферным давлением. Чем оно выше, тем воздух плотнее. Когда воздух плотнее, самолёту легче лететь. В аэродинамике принята так называемая стандартная атмосфера, когда у земли, которая находится на уровне моря, температура +15, а давление 760.

Для “тушки” минимальная длинна полосы 2000 метров. При температуре +20 уже могут наступить ограничения. Ограничения ещё сильнее начинают давить при низком давлении. Все эти факторы, конечно, учитываются. Но могут быть ситуации, когда билеты уже проданы, пассажиры уже ждут, а температура повысилась, а давление упало. Могут быть ситуации, когда температура так повышается, что лететь нельзя и экипаж начинает ждать погоду: или температура упадет, или давление подрастёт, или ветер усилиться и подвернёт на более встречный. Но если при данных условиях не проходит всего-то 200 или 300 килограмм, то тогда и начинается расчёт топлива по самому минимуму, чтобы и всех желающих увезти и ограничения не

нарушить, вовремя взлететь.

Когда по пределу взлётная масса и короткая полоса то Командир, как правило, разбег начинает при закрылках (которые не только увеличивают подъёмную силу, но и создают дополнительное сопротивление), выпущенными на 10 градусов. Потом с ростом скорости и приближения конца полосы довыпускает их до 20. Взлетает самолёт с последней плиты, и очень не спеша, набирает высоту. Чем легче самолёт, тем легче ему будет набирать. А если перегрузить его на эти самые 200–300 килограммов и не дай Бог двигатель откажет? Я очень сомневаюсь на благополучный исход.

Уже в Ленинграде я летал с Миненко Г.И., который мне и рассказал этот, с моей точки зрения выдающийся случай, в котором знание и опыт тесно переплелись с интуицией.

Взлетали они в Краснодаре со старой полосы 05, длина которой чуть больше 2000 метров, температура под 30 жары и лишь самолет оторвался, как птички попадают в двигатель. Происходит отказ двигателя, а высота всего метров 20.

Самолёт высоту не набирает. Скорость не растёт, шасси и закрылки не убраны. То есть сопротивление воздуха максимальное, а качество соответственно минимальное (отношение коэффициента подъёмной силы к коэффициенту лобового сопротивления или же, чтобы легче представить, аэродинамика в данный момент, чуть лучше кирпича).

Казалось бы, надо убрать шасси. Но при этом откроются замки створок, и сопротивление ещё возрастет, а скорости-то нет.

Впереди пашня, а за пашней водохранилище. Была уже мысль сесть на это водохранилище. Над пашней всегда восходящий поток, и вправду, самолёт пошёл чуть-чуть вверх. Этого было уже достаточно, чтобы убрать колёса. Скорость сразу стала расти, можно и высоту слегка набрать, вот уже и 120 метров. Можно и закрылки убирать. Когда закрылки убирают, то происходит уменьшение подъёмной силы и самолёт слегка просаживается, поэтому и убирают закрылки на высоте не менее 120 метров и строго определённой скорости, для Ту-134 не менее 330 километров в час.

Температура двигателя уже 890 градусов, а это гарантированный пожар, но пожара нет! Геннадий Иванович принимает решение сесть с обратного курса — время не только деньги! Не было в РЛЭ до 1984 года, до этого случая, посадки тяжёлого самолёта с курсом обратным посадочному! Но помнил он, как в 70-х Ил-18, при пожаре выполнял всю схему и недотянул пары километров… Всю коробочку крутить –12–13 минут, а он сел через 6!

Почему не загорелся двигатель? Пташки его заклинили, и подачи топлива не было. По всей полосе валялись лопатки того двигателя, но на память их взять не разрешили…

Отпраздновали свой День Рождения скромно, поставили новый двигатель и пустыми полетели домой.

А дома, ещё даже не побывав с семьей, сразу же послали на тренажёр — можно ли так сесть? Типично для чиновников!

Продолжаю…

Оторвавшись с последней плиты, мы медленно набираем высоту. Сначала мы останавливаемся на 9100 или 9600 метрах. Мы разгоняем самолет и продолжаем набор. Здорово, если нет инверсии, то есть температура падает до -35 -40, а потом, разогнавшись, мы продолжаем набирать до 10100 или 10600. Часто мы забирались на 11100 или 11600. Там холодно, зимой до –70. Зачем мы так высоко поднимаемся?

Физику помните? Коэффициент полезного действия (КПД) зависит от рабочей температуры двигателя и температуры холодильника, воздуха. Чем разница температур выше, тем выше КПД. Правда и радиация начинает сильно расти с 8000, но об этом мы узнали позже. Расход керосина тоже уменьшается. Вот и экономия в те самые 200–300 килограмм! Запасные у нас в Архангельске далеко — самый ближний был Сыктывкар 608 километров. Потом, правда, разрешили летать в Мурманск напрямую, а это 599 километров против 647.

И вот мы подлетаем к Архангельску. Снижение рассчитывалось штурманом и начиналось километров за 200, в зависимости от курса посадки. Режим малого газа, хоть было и не положено, ставили почти сразу и скользили вниз. За выполнение схемы захода почти не драли тогда, и лично я, подходил к схеме захода очень творчески и без права на ошибку. Конечно, ошибочки могли быть, но эти ошибочки не влияли или могли влиять на безопасность полёта очень редко. Старался не летать ни одного лишнего километра и на таком снижении мы, как правило, экономили ещё килограммов 300. Такие заходы, при условии их выполнения, назывались красивыми. Почти все экипажи в Архангельске любили такие красивые заходы. Если Красная Армия не летала, то заходы получались красивыми. А если летала, то заходов по возможно кратчайшему расстоянию нам не давали. Эти парни из Красной Армии заходили на посадку на скорости 400 километров в час, и пока они не садились, нас к полосе и близко не подпускали! Тогда, конечно, экономии не получалось и я ворчал на Красную Армию.

По большому счёту, вставать и шапки снимать надо, когда ВОЕННЫЙ ЛЁТЧИК идёт.

Холода влияют на полёты, но не влияют на работников Советской Торговли

Сезонность работы была огромной. Зимой мы ходили в отпуска и в УТО, потому, что работы было мало. Мы летали 30–40 часов в месяц. Это примерно 10 семичасовых рабочих дня. Но так редко получалось из-за погоды. На Севере погода очень изменчива. Морозы сильные, поэтому полосы часто “потели“ и на них нельзя было садиться. Представьте себе: было -10 -15, прошёл снег полосу отчистили и тут начинаются стандартные морозы и полоса леденеет. Пока идёт потепление, начинаются метели и снегопады с низкой облачностью и снегом, и плохой видимостью.

Потом полосу начинают чистить. Всё полоса чистая и сухая, сцепление 0,7. Потом она снова начинает потеть. Как из анекдота. И так семь раз подряд…

Один раз даже было забавно. Летели откуда-то, из далека. Фактическая погода отличная, прогноз погоды отличный, правда, обещают –40. Всё уже заходим. До аэродрома всего километров 100, уже виден даже проспект Энгельса. Очень важный, кстати, проспект. Он идёт с курсом 40. Всегда можно курсовую подсогласовать. Остаётся всего километров 50 и я уже дома, в семье. И вот туман, видимость 200 метров. Очень обидно. Вертикальная видимость отличная, а горизонтальной нет…

Покрутились немного, и на запасной в Сыктывкар. А там уже все наши сидят. Погоды ждут. Я первым делом соседке звонить, мол, жив, здоров, в Сыктывкаре сидим, что бы Людочке сказала, ибо ждать тяжело. Посидели, подождали, и спать пошли.

К утру туман рассеялся и мы полетели. Прилетели как раз вовремя, нас уже на Москву запланировали и через час после посадки мы снова в воздухе. Слетали в Шереметьево. Опять в Архангельске погода отличная, как у нас говорят, миллион на миллион. Подлетаем, тоже самое — туман. Опять в Сыктывкар. Опять звоню соседке. В гостинице шутят, мол, домой не пускают, может уже пропишитесь? Только легли, погода появилась и мы в воздухе…

Прилетели поздно, домой не добраться, спали в гостинице аэропорта, а в обед в Ленинград лететь, ехать домой смысла нет.

Прилетаем в Ленинград. Опять погода отличная, но Командир рогом упёрся, не полечу. Все летят, а мы сидим! В общем, уговорили и полетели, потому, что не было закона не лететь. Только сели и зарулили, сдал я документы, как опять

туман начался, но мы уже дома…

Если секретный допуск оформил, то можно лететь на Новую Землю. Там, кстати, самую мощную водородную бомбу испытывали. Давно, ещё до моего приезда в Архангельск. Полёт на Новую Землю всегда радостным и волнующим событием был. Я бы назвал его адренолинно-волнительным.

Я не припоминаю ни одного захода зимой, который был бы без приключений. То нас чуть не свели с вертолётом, то полоса с расстояния менее 1000 метров вдруг пропадает в метели, то мы пропускаем истребитель с очень малым остатком керосина, то вдруг погодные условия становятся не просто плохими, а полное дерьмо. …Там даже новый Ил-76, разбитый стоял в стороне от полосы. Не дотянули…

Но именно на этом ядерном полигоне мне удалось купить Люде Югославские зимние сапоги. У меня был до этого рейса отпуск, который я с умилением проводил в Ленинграде. В первой половине дня, я тратил на всякие универмаги в поисках зимних сапог, а вечером мы с другом Димой гуляли по городу или сидели в каком-нибудь ресторанчике.

Признаюсь, что до встречи с моей женой, мне приходилось часто встречаться с работниками Советской Торговли. Эти встречи приносили мне массу новых знаний и восторгов по поводу бескомпромиссной и мужественной борьбы этих скромных и не выделяющихся людей, за тотальный дефицит в нашей стране. В торговом институте они изучали физику сыпучих и гигроскопичных тел типа сахарного песка и даже студентки 2 курса уже знали, что будет с мешком, скажем, сахара, если рядом поставить ведро воды или риторические познания с попытками доказать мне, что это молоко, а не подкрашенная вода. Одна торговая работница, так она говорила, закончила на самом деле, думал я, Индийский Институт Кама сутры, но позже выяснилось, что под видом, каких-то ценных пушных зверей она успешно втюхивала крашенные шкуры кошек и собак простому, уставшему от тотального дефицита обывателю. Наконец, в ресторане, за столиком, с нами сидел мужественный завмаг, у которого в столе на работе всегда была тысяча рублей для подкупа компетентных органов. Я даже отдал ему свою почти целую бастурму.

Летний Кайф

Летом летали очень много, продленка — 87 часов в месяц. Продлёнки можно было летать только 3 раза в году. Лётчики, конечно, в отпуска не ходили. Сезон начинался с 15 мая и до 15 сентября. Самым, наверное, тяжёлым рейсом был “противозачаточный“ Архангельск — Свердловск — Новосибирск и обратно. Вылетали в 21.00-солнце светило. Перелетали 60-ю параллель, наступала ночь. И ещё через час мы садились в Свердловске, где была полная темнота-ночь.

Свердловск был, с моей точки зрения, самым бардачным аэропортом Советского Союза. Я не помню, чтобы мы вылетали оттуда по расписанию. Зато, когда мы вылетали из “Кольцово”, наступало утро, и солнце светило прямо в глаза. Вот тут-то биоритмы и начинали брать своё, и очень хотелось спать. Ветер всегда дул попутный, с Запада на Восток и мы до Новосибирска долетали чуть меньше, чем за два часа. Выгружаемся, загружаемся, заправляемся и обратно при сильном встречном ветре. Солнце могло уже светить опять в глаза, и никакие перетрубации в правительстве страны на него не действовали…

В общем, налёт по возвращении с этого рейса был под 8,5 часов, +1 час предполётной, 3 часа на стоянке в аэропортах и +1 час послеполётного. На работе с 20:00 до 10 часов следующего утра, в 11 утра ты можешь лечь спать, если конечно, вы ещё в придачу не ушли на какой-нибудь запасной. Но в задании на полёт всегда значилось рабочее время продлено до 13 часов с согласия экипажа, а послеполётный разбор перенесён на другой день. Примерно с 86 года, понимая, что так работать нельзя, руководство сделало нам смену в Свердловске, где мы и отсыпались. За биологическую ночь нам начали платить только в самом конце 80-х.

Выходных не было или почти не было. На выходные нас отправляли в “Сочи на три ночи”. Вообще, летом мы проводили до дней 5 на море в месяц, потому что, летали и в Сочи, и Баку, и Сухуми. Там и отдыхали. Ещё в конце 80-х добавилась смена в Ташкенте. Там тоже был водоём. Но спать с конца июня хотелось постоянно.

Когда наступало лето, моя жена с маленькой Олей уезжали сначала в Ульяновск, а потом к моим родителям в Ленинград. Зимой, что-бы дать мне выспаться она держала Олю на руках и проводила с ней всю ночь. Естественно, она очень уставала. Мой друг Игорь М., с которым мы летали на Ан-24, как-то пригласил нас к себе, и это должно было быть первой нашей встречей с

детьми и жёнами. Люда так устала, что решила лучше поспать, и я с Олей и страхом, что ей будет не хватать мамы поехал.

У Нины, жены Игоря, пришла подруга, тоже стюардесса. Они нашли с моей Олей общий язык, и мы провели с Игорем время полезно и спокойно.

В году 88 я упросил дать мне 10 дней отпуска в конце мая, чтобы отвести Люду и Олю на море. Приехали в Сочи и поняли, что лучше нашего профилактория ничего нет. Там и остановились. На пляж ездили в то самое место, где обычно с экипажем отдыхали, у гостиницы “Горизонт“. Лежим, загораем. Вдруг Оля вскочила и давай кричать на весь пляж “Папа, папа, смотри твоя знакомая стюардесса!”.

Экипажи

В нашей кабине, к концу лета становящейся железной коробкой, наступал какой-то предел, когда раздражала жара, грозы, отдельные члены экипажа и всё остальное, хотелось только спать. Обычно в последний рабочий день я приходил и падал в кровать с температурой 38–39 и спал часов 12. На следующий день я уже был в форме. Можно было пожаловаться врачу и взять больничный, но все очень любили свою работу и никогда этого не делали. Старались лечиться на стороне, после лета.

Идти к своему врачу со своими болячками себе дороже, затаскают и в конечном итоге спишут.

Одного нашего товарища, уже долетавшего до пенсии и имевшего неосмотрительность пожаловаться на своё здоровье отправили на ЦВЛЭК, где списали, а после по состоянию его здоровья не взяли работать даже водителем трамвая. Поэтому наши врачи, имеющие дело только со здоровыми людьми, начинали терять свою врачебную квалификацию и в конечном результате становились просто экспертами.

Мой первый экипаж на Ту-134 возглавлял Архипов В.В. Вторым пилотом Олег Пименов, а механиком был Г.Л. Шапирко. Ко мне Виктор Владимирович относился просто по-отечески, но кроме этого, я всегда буду его помнить как Первого Моего Командира. Что Олег, что я, только начинали, поэтому и летали мы как все начинающие, не очень хорошо. В целом экипаж был дружным, и проблем у нас никогда не было, но, отлетав в таком составе уже чуть больше 2 лет, Архипова сделали пилотом-наставником и наш экипаж был расформирован. В.В. Архипов сейчас командир эскадрильи, Шапирко на пенсии, а Олег летает простым Командиром.

Олег родился в Москве или в Волгограде, по крайней мере, он там был долго и закончил Центральный Аэроклуб и летал на реактивных L-29.

Потом был Котлас с Ан-2, потом осознание того, что кроме аэроклуба у него образования нет и, наконец, Академия ГА.

Полетав с полгода без постоянного экипажа, меня забирает Епишин Ю.И. Командир. Великолепный профессионал и прекрасный человек. Он жил рядом со мной, и мы часто ездили с ним на работу.

Ещё у его соседа была маленькая чёрненькая дворняжка, которая следовала за Епишиным по пятам. Один раз (на аэродром Епишин никогда её не брал), она нашла нас на стоянке перед вылетом в Мурманск! Ничего не оставалось делать, как взять её с

собой. Она весь полёт сидела у меня на лобовом стекле, боясь только на взлёте, но потом даже уснула, пригревшись, и проснулась на снижении из-за перепадов давления, а, увидев набегающую землю, заскулила и спряталась за моё кресло. Обратно она летела, как будто только этим и занималась.

Как-то мы сидели в авиагородке у Николая, нашего второго пилота и расслаблялись. Вдруг кто-то скребётся в дверь. Открываем. Повизгивая и махая хвостиком, с радостным лаем влетает наш пятый член экипажа. Как она нас находила?

Сейчас Епишин на пенсии, уже лет 10, но о нём я ещё напишу.

Николай Престников был нашим вторым пилотом. До этого он был Командиром Ил-14 на ледовой разведке, а на эту ледовую разведку ставили только лучших. Ледовая разведка — это мужество и профессионализм! Провели они эту ледовую разведку, провисев в воздухе часов 10 и возвращаются в Талаги. Заходят уже на посадку, выпускают закрылки, а на одной плоскости закрылки не выходят!

То есть, на одном полукрыле возникает дополнительная подъёмная сила, а на другом её нет. Было уже 18 таких случаев и куча гробов. В такой ситуации самолёт ведёт себя как жёлтый лист (которые над городом кружатся). На Ил-14 два мотора на крыльях, и Николай в доли секунды даёт взлётный режим тому двигателю крыло, которого опускается, и прибирает режим тому двигателю, чьё крыло идёт вверх.

Зашли со второго раза.

Николаю досрочно присваивают Второй класс и посылают в Ульяновск на переучивание на флагман Архангельского Управления Ту-134!

Пролетав на этом лайнере какое-то время, Николай должен стать уже Командиром. И пролетав на нём меньше года, возвращаясь с полёта, проходил он мимо ресторана “Полярный“, где в свободное время собирались наши лётчики и устраивали свои разборы полётов. Было тепло и все стояли на балконе.

Увидев Колю, все дружно стали его звать, и Коля поднялся к ним.

Посидев и выпив с ними немного, Николай откланялся и заспешил домой. Спускаясь вниз, он увидел уставшего от обилия пищи и спиртного человека, лежащего на ступеньках и вроде, как спавшего.

Рядом уже стоял мент. Мент попросил Колю помочь ему дотащить этого уставшего, до их ментовской машины, стоявшей у входа в ресторан и Николай, имевший вполне пролетарское воспитание и неотягощённый думами о господах и прочих, живо

откликнулся. Дотащив это уставшее тело до машины, Колю предложили подвести, и подвезли до вытрезвителя. Поскольку Николай был вовсе не пьяным, то чтобы замять сам факт пребывания в вытрезвителе, ему было предложено отдать лётную кожаную куртку, которая была на нём. Конечно, Коля на это пойти никак не мог…

Уже перед самым вводом в Командиры, замполит вызвал Николая к себе и по партийному прямо спросил у Коли, что он делал в ресторане и потом в вытрезвителе… Так Николай и летал 2 пилотом до краха предприятия в 93…

Серёга Е. был нашим бортмехаником. Лишнего никогда не заправлял, но и за заначкой (неучтёнкой в 200–300 килограммов) всегда следил, и в разборах наших полётов принимал самое деятельное участие.

Сергей и сейчас летает.

Полетели мы как-то в Кишинёв детей отвозить, и набралось их человек 100. С нами был проверяющий, штурман-инспектор управления Шаров А.А. Проверяющие в Архангельске своё место и цель полёта знали, и поэтому только проверяли. А тут он меня возьми и попроси “Я, Лёша, скоро уж летать разучусь, дай мне хоть до Питера самому долететь.“ Очень это было удивительно услышать и конечно, я не мог отказать этому замечательному человеку, тем более, ещё и потому, что бригада стюардесс была, наверное, самой лучшей у нас в управлении. Обычно, я летал в кабине или переднем багажнике, а тут сел к этим девушкам поближе, рядом с входной дверью.

Самолёт только-только был перекуплен, как раз в Кишинёве, и его бортовой был 65898. И вот мы уже разбегаемся. Но не тот звук слышится у входной двери. Совсем не тот. Я смотрю на дверь. У неё даже окантовка не так покрашена, как у нас в Архангельске. В общем, подумал я, что дверь не закрыта, а самолёт уже отрывается. Я у двери и проверяю её на закрытие. Это считайте, был только порыв, так как двери открываются во внутрь и высокое давление внутри, против меньшего снаружи, всё равно бы не дало ей открыться, то есть скорость действия, превзошла скорость мысли.

У девчонок, о том что, я собираюсь выйти, мысли не возникло, и они тут же сообщают Серёге, что дверь, вроде не закрыта.

Серёга после отрыва убирает и контролирует уборку колёс, следит за работой двигателей и через 10–15 секунд ему уже надо убирать закрылки, а тут такая вводная. Серёга бросает контроль, и, матерясь вбегает на кухню, в 3 метрах расположенную от кабины, а я уже, убедившись, что дверь закрыта преспокойно

сажусь на место и очень удивлённо смотрю на взмыленного Серёгу.

— Тьфу, ты чёрт, я ведь всё закрыл, и сигнализация сработала, с вами инфаркт можно заработать!

Умчался Серёга назад убирать закрылки.

С тех пор я никогда не летал у входной двери на незнакомых самолётах.

После рассказа Николая, о не синхронном выпуске закрылок, я начал бояться именно этого, рулей не хватит. Я просто панически боялся момента, когда начнут выпускать закрылки. Закрылки выпускаются сначала на 20 градусов, а потом на 38. Вот я летал, и в эти секунды боялся. Боялся недели, может 2. Это было летом, то есть мы за эти две недели минимум летали раз 20 туда и обратно, значит, раз 40 я боялся. И вот тогда-то я и сказал себе: или ты уходишь к чёрту отсюда, или перестаёшь бояться. Остался, и страх прошёл.

Лето в разгаре. Посадки сменяются новыми взлётами. В июле грозы начинаются и у нас на Севере.

Хорошо, когда такая страшная дура весит одна — её обошёл и дальше полетел, хуже, когда они фронтом и замаскированы слоистой облачностью. Почему они страшны?

Потому, что в центре такого облака мощные восходящие потоки, а по бокам, нисходящие, может ещё и град с ливневыми осадками быть, и молнии всех сортов. Если самолёт в такое облако залетит, то его будет бросать вверх и вниз на несколько тысяч метров, и некоторые самолёты, в основном зарубежные, такого обращения могут не выдержать. Очень противно такие грозы обходить ночью, правда спать уже совсем не хочется. Ещё хуже, если грозы попадаются в МВЗ.

Московская Воздушная Зона. Зона, она и есть зона. Шаг вправо, шаг влево. Хоть, что, но над Москвой ты лететь не имеешь права!

Другой раз летишь над МВЗ со скоростью под 900 км/ч, а участки там иногда по 20 километров всего. Уже надо вправо крутить, а там впереди по курсу будет грозовое облако, и светится, и надо-то с прежним курсом всего-то километров 20–30 ещё пролететь, но нельзя. Потому, что тогда пересечёшь кольцевую дорогу и углубишься в Москву на несколько километров, и просишь взять управление по курсу, и пилоты резко крутят вправо.

Очень грустно заходить на посадку в грозах — манёвр ограничен. Самое тоскливое, когда грозы, горы и ночь в одном флаконе. Вряд ли может быть что-то эмоциональнее.

Один раз мы вылетели из Воронежа. Уже светало и

смертельно хотелось спать и есть. Но уже скоро нам принесут завтрак и будет полегче, а потом всего час с небольшим и мы будем уже дома. Смотрю. Впереди по курсу, заслоняя всё небо, висит огромное и страшное со шлейфом грозовое облако. Я в локатор. Масштаб 110. Засветки нет. Масштаб 200. Засветки опять нет. Включил задержку.

Только на максимальной задержке я увидел, что до грозы ещё километров 350 и висит она аж над Череповцом! Нам до неё ещё лететь минут 30, а за это время ещё и поесть успею. Поближе я разглядел её получше. Красивые, ничего не скажешь, грозы шли с запада на восток, поперёк трассы, и чтобы обойти этот фронт, надо было уходить на Восток километров на 150.

Локатор был древний. Верхней кромки облаков по нему определить было нельзя, но визуально видно, что они поднимаются до 11500 метров. Мы летели на 11100. Ещё набрали 1000 метров.

12100, я ещё так высоко не летал! Даже выше её на 500–600 метров нас потряхивало и зрелище этого огромного и красивого облака просто завораживало! Но чувства превосходства, что оно подо мной, и проплывает под моими ногами, не было.

Но лето заканчивается, пропадают грозы, и ты вздыхаешь с облегчением, но потом по ним даже скучаешь до следующего лета. А зимой, укладывая Олю спать, я рассказывал ей сказки о пушистых барашках и огромных сизых тучах, закрывающих всё небо, и эти сказки ей нравились, и она просила рассказать ей ещё и ещё, пока не засыпала.

Был у нас совершенно замечательный рейс Архангельск — Куйбышев — Баку, смена до 3-х дней и обратно, причём вылет из Баку был ночью, чтобы прилететь в Архангельск к 9-10 утра. Замполиты к тому времени сменились и занимались деятельностью очень полезной для нас: обустройство быта на смене, и т. д. Начиная с 86 года, мне уже не приходилось напоминать о своём дне рождения и просить выходной. Обычно, замполит встречал меня в эскадрилье, поздравлял меня с этим замечательным событием, а в плане полётов значился ДР. - день рождения. Перед этим волнующим событием нас ставили в Баку, где мы с экипажем отмечали этот праздник и, возвращаясь утром, я перепрыгивал на самолёт, как раз, летящий в Ленинград. В Ленинграде я немного спал и на следующий день встречал свой день рождения с родителями, а на следующий день улетал в Архангельск, готовиться к ночному полёту.

Приближался мой день рождения. Нас заранее поставили в Баку. И вот мы уже в Куйбышеве. Настроение отличное! Его даже многочисленные комары не могли испортить! Эти жужжащие

твари заполнили нашу кабину, и своим нудным жужжанием доставали нас весь полёт. А мы их безжалостно убивали. Мы уже снижаемся. Я контролирую снижение. Всё должно быть как всегда — красиво.

Штурман на Ту-134 фигура очень важная. Вся навигация, в том числе обход гроз держится на нём. Конечно, выпуск колёс и механизации штурману лучше виден, поэтому и было принято — слушать рекомендации штурмана. Позднее на схемах захода на посадку стали писать ТВШ — точка выпуска шасси, и штурман должен был напомнить Командиру об этом. Я обычно от этого слегка отходил и, зная своего Командира (т. е. его реакцию на выполнение, оставшееся расстояние, ветер и ещё десяток других параметров) просто говорил “можно шасси!“ Командир уже на основании моего сообщения давал команду “Шасси выпустить!” Кроме того, мы ещё пытались экономить. Если это было при данных условиях возможно, и опыт экипажа позволял. Зачем спрашивается, далеко заранее всё выпускать, добавлять режим для двигателей, а потом “подползать“ к полосе бултыхаясь в болтанке и нещадно паля керосин? Некрасиво это.

И вот мы заходили, как всегда красиво, малый газ, вертикальная скорость 7 метров. При такой вертикальной, скорость не разгоняется, траверс дальней, высота 1200 “через 30 секунд можно выпускать колёса, 3 километра до третьего“.

— Шасси выпустить!

— Третий!

И в этот ответственный момент последний комар садится на мою левую кисть и жадно начинает пить мою кровь! Метким ударом я убиваю этого зарвавшегося подлеца и этот мой меткий, и короткий удар совпадает с вхождением нашего лайнера в зону турбулентности.

Мы крутим третий разворот, вертикальная была 5–7 метров, а становится на несколько секунд уже 15, потом нас бросает вверх и снова вниз.

— Закрылки 20.

Пока идут закрылки, нас подбрасывает вверх и вниз.

— Четвёртый.

Четвёртый мы выполнили чётко и уже заняли высоту круга.

— Три до входа.

— Закрылки 38.

— Глиссада, вертикальная 3,5 (какие тут 3,5, если нас бросает туда сюда до 2–3 метров и Юрий Иванович даёт режимы чтобы не упасть, близкими к номиналу). Если на глиссаде ставится номинальный режим, то надо уходить на второй круг или запасной аэродром.

— Ты смотри, как болтнула, Коля прибавь два процента, еще два.

Когда на глиссаде и так болтает, я бросаю свой взгляд на пилотов. В таких условиях мы никогда не заходим в автоматическом режиме и работа пилотов, здесь, сродни работе жонглёра, только ставки несравненно выше. Движения пилотов могут показаться, временами даже резкими, но всегда очень чёткими.

Чтобы лучше себе это представить на мяч поставьте доску, встаньте на неё, раздвиньте руки и возьмите в них по 10 килограммовой гантели. Попробуйте удержать равновесие!

Высоту дальнего привода занимаем чуть раньше, самолёт просто тащит вниз.

Но вот и дальний.

— Дальний 220, на курсе и глиссаде, вертикальная 3,8. Скорость велика, 310!

— Режим 88,85,84…

Мы подходим к ближнему. И вдруг, мы словно окунаемся в воду. Нет болтанки и параметры устойчивы. Мы плавно касаемся полосы, пробег закончен и мы заруливаем на стоянку.

Молчание. Молчим, может целую минуту. Николай и Юрий Иванович всё не могут расстаться со штурвалом.

Первым нарушает тишину Юрий Иванович.

— Да, давно я так не заходил. Ну, ладно самолёт сдаём и в номер. Послеполётный там проведём.

Я не могу встать. Кресло удерживает меня. Оказывается, я пристегнулся. Вообще, я никогда не пристёгивался к креслу, а тут такая болтанка, наверное боялся с кресла упасть.

Вообще, пристёгиваться всегда надо по инструкции.

Бутылка водки — Landing Cocktail и мы снова “полетели”.

Бутылка водки на четверых здоровых и крепких мужчин и вы полетели?

Не в этом смысле, а это наша работа и наша жизнь.

Отсыпаемся и утром в Мардакяны. Там море и на обратном пути рынок, на рынке фрукты и овощи. Будет, что поесть на мой день рождения!

В Баку, а тем более на море всегда сильный ветер и мы не чувствуем, что сгораем. Меньше всех сгорал я — это любовь к морю и солнцу.

День рождения. Первый тост за моё здоровье и чтобы долго летал.

24 года полётов это много? Я завидую тем, кто пролетал более 30 лет и успокаиваю себя тем, что кто-то смог вкусить это всего на 10 лет. Такова жизнь.

На следующий день все едут в город, а я опять на пляж. Жара под 40. Автобуса нет. И вдруг, я замечаю свой 104, стоящий немного в стороне. О, удача! В аэропорт ведёт перемычка от основной дороги, и автобус 104 ходил по ней до Мардакян. От Мардакян до моря шёл другой автобус. До перемычки с шоссе мы всегда добирались тем, что раньше придёт.

— Вы скоро поедите?

— Через ещё минут 20.

— А вы вообще ехать думаете или не думаете?

— Совсем даже не думаю, я дочь приехал провожать.

— Мне бы в море, а то ведь уже плавиться начинаю.

— Слющай, зачем тебе Мардакьяны, я тобя на самый центральный пляж в Бакы отвезу. Ты покупаешься, позагораешь, потом я тебя к сэбэ забэру и мы шашлык кушать будэм, вино пит будэм, а?

Мне пришлось объяснить ему кто я и что здесь делаю. Азербайджанский водитель тогда мне и говорит:

— Давай ты полетишь завтра, и я им скажу, што ты мой гост и сегодня ни как не можешь лэтэть.

В общем, довёз он меня до развилки и мы тепло с ним простились.

На следующий день, на подлёте к Архангельску, экипаж, летящий в Ленинград, уже был предупреждён обо мне, и стоянку нам дали рядом, и после перебежки в него у меня ещё оставалось минут 5. Радостно я встретил свой 27-й день рождения.

Пролетал я в экипаже Епишина пару с небольшим лет. За это время мы вышли на первое место по экономии топлива, сэкономив за лето 32 тонны и занял первое место в Соц. Соревновании! Я ходил и очень гордился. Наш экипаж сделал это! Значит, что наш экипаж работал грамотнее других.

Разругались мы с Серёгой уже в конце августа из-за какой-то ерунды, наверное, просто устали. Ушли в отпуск, но какая-то настороженность всё же осталась, и я решил уйти из экипажа. Почему я? Потому, что в том составе они уже летали года 4.

Один по экипажам я почти не мыкался. Пилот-инспектор Афанасов А.И. стал летать рядовым Командиром и взял меня к себе. Александр Иванович был интеллигентнейшим человеком, и мне доставляло общение с ним на земле и в воздухе огромное удовольствие. Летали мы с ним только красиво. Единственным замечанием его ко мне было, что Анатолич, то есть я, совсем не даёт ему подумать. Но и неплохо, он верил мне, а я верил ему. И это, его доверие ко мне, было настолько сильным, что я просто боялся сделать что-нибудь не совсем чётко.

Ребёнка его брата учила моя жена, которая очень уважительно отзывалась о его брате.

Брат, Александра Ивановича, как и Николай П., был, одержим идеей построить вездеход. Коля, например, конструировал его всё свободное время и даже в горизонтальном полёте. Основой такого вездехода были колёса, а точнее, списанные камеры от Як-40. Камеры обтягивались мешковиной, вместо дисков, устанавливались сковородки, определённого диаметра. Потом строилась рама, и крепился мотоциклетный мотор — всё.

Но у Коли, рама была особой, с несколькими степенями свободы, и ещё он гордился малой нагрузкой на грунт. (Мой вариант использования камер, надутых водородом, уравновешивающим массу этой конструкции, и использования верёвочки для таскания конструкции за собой, в некоторых случаях, он отвергал в принципе).

Как я уже сказал, списанные камеры от Як-40 можно было достать только в местах обитания данного летательного аппарата.

У нас Як-40 обитал только в Котласе, куда Туполя, вследствие малой полосы летать не могли. Но зато они обитали в Одессе, куда мы и полетели. Естественно, главной задачей, кроме успешного выполнения полёта, была добыча камер для будущего вездехода брата.

Мы, обратно должны были сесть в Киеве, где погода была на пределе, и поэтому задание мы не подписали. А.И. отправился в АТБ на поиски камер. Время идёт. До вылета остаётся уже меньше 20 минут, а задание не подписано и А.И. ещё не вернулся. Я сбегал и принял решение на вылет, подписал задание. Пассажиры сидят, подходит время вылета (у нас правда, есть ещё наших 15 минут, когда задержка не идёт).

Наконец, видим, Александр Иванович тяжело тащит 4 камеры, но, видя, что уже время запускать двигатели, складывает эти камеры в стороне и бежит на самолёт. Уже запускаемся и в этот момент “Одесса-руление” просит нас связаться с “Транзитом”.

“Транзит” и сообщает: “Тут кто-то из ваших камеры взял, а потом бросил. У нас в Одессе так не поступают!”

Взлетели вовремя.

В году 88 произошло страшное землетрясение в Спитаке. Мы, как и весь советский народ, очень переживали. В фонд собирались деньги со всего нашего народа. Мы бесплатно, в фонд жертв этого землетрясения, выполняли рейсы в Ленинград. Вдруг начинаются полёты для оказания помощи туда, в Ленинокан, бесплатно.

Я попросился туда слетать. А мне наш штурман отряда и говорит: ”Там уже два самолёта упало, вот будет у тебя первый класс, тогда и поговорим”.

В Архангельске уже были последние, доработанные Ту-134А с АБСУ. Автоматизированная Бортовая Система Управления, которая позволяла заходить на посадку при минимуме погоды 30*400, туман с видимостью 400 метров. Правда, в СССР в то время можно было заходить только в Киеве, Ленинграде, Минеральных Водах, Москве (Шереметьево) и ещё в каком-то порту.

При таком минимуме, должен был быть оборудованный самолёт, подготовленный экипаж и допущенный аэропорт. Я был оттренирован ещё в году 85, и это называлось допуск по метеоминимуму 2 категории.

Взлетать можно было в тумане при видимости 400 или, если были огни, увеличивающие дальность видимости на полосе, называемыми Огнями Высокой Интенсивности (ОВИ) 200.

И вот мы в Вильнюсе, готовимся взлетать, но туман усиливается и садится уже нельзя. А нам надо взлетать.

— Вильнюс руление, 65066, разрешите запуск.

— 65066, Вильнюс руление, у вас допуск ОВИ есть?

— Есть, 65066.

— Запуск разрешаю.

Мы запускаемся, а рядом стоит грузинский борт и тоже собирается улетать. Вот, что я услышал.

— Вильнюс руление, 65820, разрешите запуск.

— 65820, Вильнюс руление, у вас допуск ОВИ есть?

— Минуточку.

Ну, я думаю, что понятно, что экипаж должен знать, какие допуски у него есть, тем более что туман был уже сильным. Однако мы уже заканчиваем запуск, но грузинский экипаж так и не раскрыл Тайны о его допуске к ОВИ.

— Вильнюс руление, 65820, разрешите запуск.

— 65820, Вильнюс руление, у вас допуск ОВИ есть?

— Минуточку.

Мы уже порулили.

— Вильнюс руление, 65820, разрешите запуск.

— 65820, Вильнюс руление, у вас допуск ОВИ есть?

— Слюшай, какой ОВИ мы в Тыбилисо летим!

По второй категории заходят в автоматическом режиме и задачей штурмана является вывести самолёт так, чтобы не возникло дефицита времени. Главная нагрузка ложится на Командира, который в считанные секунды должен оценить

положение и принять решение о посадке и посадить самолёт.

То есть вы летите в густом тумане, в сплошном молоке и вдруг по курсу возникает полоса, лететь до которой всего 7–8 секунд…

Морально Командир должен быть к этому готов.

Отчаявшись, что когда-либо меня в Ленинград, на Родину возьмут, предпринял я уже попытку, наверное, N5 попасть на работу в Шереметьево и, наконец, начать полёты через Океан.

Отдел кадров переехал и находился напротив АДП Шереметьево 1. Это было очень удобно, прилетел и пошёл. Вот я и пошёл туда. Сидело там два Иваныча, проверенных члена КПСС. Поздоровались, представился. А они мне и говорят, что штурмана на Ту-134 не нужны.

А я им и говорю, что на этот тип я и не рвусь, а вот Ил-62 будет в самый раз. Обалдели они от борзости столь великой и спрашивают, знаю ли я английский, и являюсь ли членом КПСС.

— Что до английского, то учусь я на 2 курсе, а что до членства в партии, то сами понять должны, дела какие вокруг неё крутятся, ответил я.

— А что же нам-то делать? — спрашивают Иванычи.

— А если дерьмо вы, то партию очищать надо, а если нет, то значит, всё у нас хорошо будет.

После такого красочного диалога я не навещал Иванычей месяца 3.

Приближалось лето 1989 года. Стоял не очень жаркий апрель, что мы даже не перешли на плащи. Как-то Александр Иванович мне сообщает, что решили меня поставить к “молодому Командиру-стажёру“ на ввод.

Честно, я не очень обрадовался. Конечно, кого попало не поставят, но, во-первых, мне очень нравилось летать с Александром Ивановичем, а во-вторых у нас существовала очередь из вторых пилотов, а Николай Андреевич, хоть и был командиром ОАО в Нарьян-Маре, всё же никакого отношения к этой очереди не имел.

Надо ещё учесть, что в воздухе пахло переменами и мы выбрали на пост командира Архангельского ОАО Василия Попеля, второго пилота с Ан-26.

В общем, начали мы летать на ввод Николая Андреевича. Вторым пилотом стал Александр Иванович. Вначале механиком был Вася М. С Васей М. отношения у нас не сложились с самого начала и его от греха подальше убрали менее, чем через месяц, а на его место взяли Михалыча, с которым мы в любви и дружбе

ещё долго летали и поддерживали отношения, когда я перебрался в Питер.

Михалыч до Туполя летал на Ил-14 на ледовой разведке. Как-то они должны были базироваться в Мурманске и они взяли несколько ящиков спиртных изделий и вероятно, перегрузили самолёт.

А у него на взлете возьми, да и откажи двигатель. Конечно, перегруз был не из-за спиртного, но спиртное в командировку брать было нельзя, и первое, что экипаж сделал после падения, это прятал эти ящики. Потом эти ящики нашли какие-то лесники-грибники и, наверное, очень обрадовались.

Когда мы вылетали всю программу, то Александр Иванович ушёл, а его место занял Саша Чернов — классный парень! До Ту-134 он летал на Ан-2 под Воронежем. На химии, располагаясь на таком грязном и очень малом пятачке, на котором даже мысли не могло взлететь и сесть! Они приспособили, валяющуюся рядом трубу. На разбеге они наезжали на эту трубу и отскакивали от неё словно мячики и постепенно набрав скорость, уходили. Когда комэска приехал посмотреть, как они там летают, то схватясь за голову и, крикнув “я ничего не видел“, умчался обратно.

Ещё Саша, пилотируя Ан-2, мог попасть колесом стойки по, сидящей на поверхности воды, утке!

Под Воронежем есть деревня Синие Ляпиги. Саша — оттуда. Я всегда сообщал Саше о пролёте траверза Синих Липягов и это его радовало. Это радовало и нас, потому, что радовало Сашу.

В общем, в таком составе мы начали летать. Саша летал лучше всех у нас. А я летал хуже всех, когда мы в паре с Николаем Андреевичем были. Это потому, что когда летаешь с молодым Командиром, то ему нужно время подумать и оценить обстановку, а я вначале ему такой возможности не давал.

Но прошло меньше месяца, опыт и у меня и у Николая Андреевича стал расти, и мы начали прирастать друг к другу.

В общем, к этому времени, к осени мой налёт уже составил 5000 часов, и можно было сдавать экзамены на 1-ый класс. Николай Андреевич написал мне хорошую характеристику и я начал готовиться.

Получилось так, что полётов было много. Уже наступал Новый 90-й год. Мы должны были в этот Новый год работать. Терпеть не могу работать в Новый Год! Пусть он хоть трижды вредный, но работать не хочу! Мне уже и так довелось за это время уже два раза встречать Новый Год не как все.

Не выпить, не закусить! Правда, с выпивкой уже напряг, начинался — порубили виноградники!

И вот мы летим в Свердловск — Новосибирск. Уже после 20

декабря. Взлетаем, а шасси не убираются.

Нет, оно убралось, но на замки не встало, поэтому зеленые лампы не погасли. Покрутились мы над Талагами и полетели дальше.

По всей трассе диспетчеры нас спрашивали, как там у нас дела. А какие могут быть дела, летим — всё в порядке. На заходе даже контрольного пролёта не делали, после ДОЖАТИЯ шасси выпустились и мы благополучно сели. Этот ценный опыт мне, потом в Питере пригодился, когда такая же ситуация возникла.

Но в Свердловске мы ждали наш тех. состав, потом из Минска, где самолёт ремонтировался и был на гарантии. Самолёт подвесили и изучали его систему выпуска и устраняли дефекты. Мы сидели и ждали. Переговорили уж все разговоры, обошли весь авиагородок, все фильмы в кино уже просмотрели, даже к месту Ипатьевского дома, где вся царская семья была убита, сходили, отоспались, а самолёт ещё всё делали. Кстати, нет Ипатьевского дома. Будущий Президент Россиянии, говорят, его разрушил. Тогда он был ещё Первым Секретарём Свердловского Обкома Партии.

Короче, надоел нам этот Свердловск! Но, зато на Новый Год мы не летали, так как прилетели только 30! Мы с Людой и Олей сразу в Ленинград улетели и я был счастлив!

Идём мы за пистолетами с Николаем Андреевичем. Настроение у меня как всегда, когда идём за пистолетами — какое оно может быть, если на вас напяливают дополнительный килограмм и ещё 10 килограммов дополнительной ответственности? Николай Андреевич, как всегда, последние материалы пленумов вспоминает и Егора Кузьмича Легачёва за его глупости ругает. А мне уже надоело его слушать, так я и говорю:

— А давайте попросим Политбюро, чтобы наш экипаж носил почётное имя Егора Кузьмича Легачёва с занесением его имени навечно в состав нашего экипажа.

Посмеялся Николай Андреевич, а мне так шутка понравилась, что я нашим стюардессам и говорю:

— Знаете, как будете пассажирам докладывать?

— Как обычно.

— Вот после как обычно, вы должны сказать, что наш славный экипаж, за выдающиеся показатели в социалистическом соревновании и за выполнение ряда пятилеток в ряд лет награждён почётным званием “Егора Кузьмича Легачёва“ и занесением его почётным пятым членом в состав нашего славного экипажа.

Девчонки перепутали Легачёва с Лихачёвым и сказали. Смеялись мы долго…

Полетели мы опять в Москву и я опять в отдел кадров пошёл. Отдел Кадров вместе с Иванычами к отряду ближе переехали. Услышав от меня, что я скоро и 1-ый класс буду иметь и что английский я учу, записали они мои данные и предложили первые бумаги им привезти. Право у нас в авиации было крепостное. Вход рубль, выход 2. Перебраться в другой город, отряд, при постоянной нехватке лётных специалистов было почти не возможно, если конечно у вас нет Большой и Волосатой Лапы.

Лапы у меня, к сожалению, не было и пошёл я к Василию Попелю, пока его власть не испортила.

В общем, Вася шанс мне дал и работа по приближению моей мечты закипела.

Отдел кадров почему-то ассоциировался у меня с ненасытной пастью дракона. Сколько бумаг не дашь, всё мало. Я ЦВЛЭК за один день после полёта проходил! Вот после этого всё и началось.

Разрешение на многоразовые полёты за границу и чтобы одобрено было партийным собранием с написанием характеристики на меня, и задушевные беседы со специалистами от навигации до начальников по режимам. Всего надо было росписей 25–30 собрать. Иногда только ради одной беседы приходилось летать в Москву (зайцем). На последнее я оставил беседу с Главным Замполитом. Совесть мне не позволяла ради цели своей в Партию вступать. Мой дед был настоящим Коммунистом, а не членом КПСС.

В общем, прочитал я всю партийную иерархию и к нему. Посмотрел он как-то невесело на меня и спрашивает, как я к Ельцину отношусь.

Я от искреннего восторга чуть не подпрыгнул. А он мне и говорит

— Ох, и наплачемся, если этого популиста на верх выдвинем.

Всегда буду помнить его слова!

Всё подписано. Впереди только мандатная комиссия.

Мой друг Женя в Балкане, Болгарии тогда летал. Вернулся и я его ошарашил. Вместе теперь будем, рядом!

Мандатная Комиссия. Лётчики экстра-класса. Я перед ними.

— Молодой ещё и не женатый поди! — недоверчиво посмотрели они на меня.

— Женат и даже ребёнок есть, а что до возраста, так обещаю со временем исправить! — отчеканил я.

Тут же мне выдали и перевод, подписанный начальником ЦУ

МВС Начаровым. Я его до сих пор храню.

Когда я в Питер прилетал, я всегда домой звонил из штурманской и с бабушкой своей говорил. Так продолжалось из года в год, так что даже дежурный штурман меня всегда спрашивал: “Как бабушка?”

В феврале её не стало. Отсидели мы дома до 9 дня, и я позвонил в эскадрилью, что на следующий день меня можно ставить в наряд. Поставили в резерв.

20 февраля 1990 года было ветреным. Ветер дул с Севера, поперёк полосы. В Мурманске скопилось много пассажиров и нас туда послали.

Там ещё сидел и Ан-24 со старшим пилотом-наставником на борту, который не мог сесть в Архангельске из-за этого сильного ветра. Туполь имеет самую большую боковую составляющую ветра из всех наших самолётов и при сухой поверхности полосы, она равна 20-ти метрам в секунду!

В общем, этот пилот-наставник оставляет в Мурманске свой экипаж, в котором он был проверяющим, и сев на место второго пилота, нашего Саши, летит с нами.

Снижаемся, рубежи с учётом этого сильного и попутного, под 120–130 километров в час ветра мы выполняем. На 3000 метров, когда разрешалось иметь скорость 500 километров в час, мы попадаем в сильную болтанку и обледенение. Мои расчётные 10 метров в секунду на снижении, из-за скорости в 500, мы выдержать не можем и у нас большая высота. Пилот-наставник предлагает отвернуть вправо, но я упёрто требую выдерживать этот курс, как будто бы мы шли ленинским курсом.

Погасили скорость до 400 километров в час, а это максимально-разрешённая скорость для выпуска шасси и выпустили колёса, чтобы скорость не росла. Даже здесь попутная составляющая ещё была километров 80, хотя высота была уже 1200 метров. Я решил, что в этой ситуации лучше пораньше выполнить четвёртый, а потом выпустить закрылки, чем сначала выпустить закрылки, с проворотом выполнить четвёртый и против ветра выходить на посадочный курс.

Выполнили четвёртый, оказались выше метров на 150 и левее курса на 1000 метров. А до входа в глиссаду уже 3–4 километра. Николай Андреевич хотел вираж сделать, но говорит, пилот-наставник штурвал от себя крепко держит и мы почти разом выпустили закрылки с 0 до 38 градусов.

Почти сразу вышли на посадочный курс, снос был до 25 градусов, болтанка была сильной, вариометр иногда даже показывал до 10 метров в секунду, хотя больше 7 метров

снижаться не разрешалось. Сработала сигнализация “Опасно земля!“, но полосу мы видели и уже в районе дальнего привода шли на курсе и на глиссаде. Снос уже уменьшился до 18 градусов. Мы сели…

Я плохо завёл, Командиры не ушли на второй круг… Пилот-наставник не имел права лететь с нами и должен был нести полную ответственность за происходящее.

Документы на сдачу на первый класс были уже готовы, но я подвёл всех, о чём честно и сообщил в эскадрильи на следующий день.

Больше всех пострадал я. Про пилота-наставника вообще не вспоминали, а меня отстранили от сдачи экзаменов на первый класс на год.

Уже через год я спросил у Александра Ивановича, бывшего пилота-инспектора управления, насколько плох или не плох тот лётчик, который совершил единственную ошибку, до этого никогда её не совершав?

— Он не плох, если она одна, но цена её может быть слишком большой. А в 1992 году это стало называться человеческим фактором

Идёт разбор. Не явился вовремя на вылет штурман Петров. Он проснулся, выпил чашечку кофе, закурил и…

…И снова уснул.

В перерыве Володя С. приглашает меня и Андрея Р. к себе попить кофе и посмотреть свою коллекцию моделей самолётов. Я очень люблю самолёты и не заставил себя долго ждать. Жил он на втором этаже над отрядом, в общаге для женатых.

И эта разница, очень простого быта и эти почти волшебные самолёты! Андрей и Володя так много знали о них и о лётчиках! Дверь отрылась, и Володя привёз нам на тележке дымящийся ароматный кофе. Кофе оказался несладким. В ходу уже было популярно: если руки моешь с мылом, то чай без сахара! Володя очень удивился моему извращённому вкусу и спросил, может тебе ещё сгущённого молока дать, но сахар принёс. Потом я везде покупал им модели и они стали дарить мне их, и втянули меня в коллекционирование.

Володя, сейчас, штурман эскадрильи Ту-154 у нас в Питере, а Андрюшу списали лет 5–7 назад.

Когда проходишь медкомиссию, на душе праздник. Получена “хлебная карточка”!

Потом счастливый идёшь к командиру лётного отряда и на основании врачебной экспертизы и сданных в УТО (учебно-

тренировочный отряд) зачётов, тебе ставят штамп в свидетельстве и ты ещё целый год спокойно летаешь. Я помню, у нас был командиром отряда Быков Ю.М. Ещё до того, как штурман Петров выпил свою роковую чашечку кофе, Ю.М. при продлении свидетельства всегда нас спрашивал про будильники, он всегда волновался, чтобы мы на полёты вовремя приходили. Мы, правда, никогда и не опаздывали, но лично у меня всегда стояло 2 будильника. Один будильник был электронный, а второй механический. (Основной и резервный). И как раз после этого страшного случая со штурманом Петровым, Люда купила мне ещё один, третий будильник, и как всегда, пройдя медкомиссию, я попадаю к Ю.М., который меня и спрашивает о количестве будильников, а я ему с гордостью и отвечаю, что у меня их ТРИ! Ю.М. вскакивает со своего места, и страстно, минут несколько трясёт мою руку, приговаривая при этом: Ну, Л., ну молодец, ну, Л., молодец!

А на разборе он припомнил тот страшный случай со штурманом Петровым и сказал, что у штурмана Л. их целых три и на вылеты он никогда не опоздает! Скажу, что опаздывать, тем более на полёты, не входило в мои планы никогда!

В марте, отсидев в УТО, я спрашиваю на метеорологии, какова вероятность попадания молнии, если всё-таки попадёшь в это грозовое облако.

— Маленькая, процентов десять — успокоила меня преподавательница.

Мы летим из Кишинёва в Минск 2. Я улыбаюсь, там, на метео сидит попугайчик, который всегда при входе экипажа кричит: “Десять тысяч шестьсот, десять тысяч шестьсот…?”, а потом устав от своих вопросов начинает “Кеша хороший, Кеша хороший, хороший, а?“

Запасной у нас Калининград, Вильнюс ближе, но там сильный ветер и скользкая полоса.

Мы уже заходим, до полосы 18 и мы выпускаем шасси и закрылки на 20. Уже до входа 3 километра и закрылки на 38 пошли.

В этот момент диспетчер посадки сообщает нам, что видимость на полосе становится 200 метров и просит нас сообщить об остатке топлива и запасном. Сообщаем, что уходим на запасной в Калининград. Диспетчер сообщает нам, что в Вильнюсе ветер стих, а это означает, что мы можем ожидать улучшения погоды в Минске целых 20–30 минут, кружа над ним. Что и делаем. Летаем на 600 метров в сплошной облачности. Возможна даже электризация. Это как опыты по физике с

расчёской.

— Ты смотри — говорит мне Николай Андреевич.

— Смотрю, облачность сплошная. Тут надо выше уходить. — Отвечаю.

Но выше мы не пошли, так и продолжали лететь на 600. Затянули третий в ожидании окончания заряда. Выполнили его километре на 30. Подходим к 18. Погода стала улучшаться, уже видимость стала 600 (а надо нам 800). Только мы возрадовались, как ослепительная вспышка и хлопок, даже выстрел, пронзил привычный гул турбин.

Но всё работает и мы уже на втором развороте. Видимость уже 800 и мы выпускаем шасси и выполняем третий. На 15–16 километре, когда мы довыпускаем закрылки полностью и подходим к глиссаде и Командир подбирает режим работы двигателя, раздаётся вспышка и выстрел. Такое же ощущение возникнет у вас, если вам вдруг взбредёт в голову полежать на спине под пушкой с открытыми глазами на Петропавловской Крепости в 12:00.

Сели нормально. Никаких последствий для самолёта, всё работает нормально, даже на концах плоскостей токосъёмники, выдерживающие 1 000 000 Вольт, не обгорели…

В мае Сашу забрали на переучивание в Ульяновск на Ту-154 и на его место прислали Колю, до этого летавшего на Ил-14. Коля стал просить механика Юру Б., с которым они вместе на этом Иле летали. Убрали и нашего Михалыча. Я расстроился. Но делать нечего. Коля летал слабо и очень переживал по этому поводу. С Юрой мы сошлись хорошо, но Михалыча, с его извечно бурлящей натурой мне не хватало.

В конце мая мы из резерва слетали во Львов с туристами на борту и провели в этом городе целый день. Хороший город! Там даже полоса необычная — светофор есть! Это если жителям окрестных домов надо будет через полосу по делам идти, то чтобы самолётам взлетать не мешали. Но самая интересная полоса будет ещё впереди.

По весне, я, испытывая свой английский, познакомился со Скоттом из Соединённых Штатов, с которым позже соединили меня узы искренней дружбы.

Спокойная жизнь заканчивалась, и начиналось лето. Как всегда один. Люда с Олей улетали на Юг в Ульяновск, а мне приходилось делать всё домашнее самому, и не было времени рисовать, а я так любил это делать!

Профессии лётчика и художника близки друг к другу, потому что во многом требуют от человека одних и тех же качеств:

чувства пространства, наблюдательности, глазомера и тонкого чувства цвета, аналитического отношения к обстоятельствам в работе и романтизма.

Летим опять грозы. Но до гроз ещё километров 150, а Коля уже начал переживать.

— Грозы видишь?

— Вижу.

— Как обходить думаешь?

— Подойдём поближе и решим. — Отвечаю я.

Дело в том, что локатор есть только у штурмана и только штурман на Ту-134 решает, как ему поступить. Если штурман себя смог показать с лучшей стороны, то Командир, естественно, будет верить штурману всегда. Когда до гроз 150 километров, то есть лететь ещё 11–12 минут, то штурман только начинает прикидывать, что это за грозы, как они будут относительно трассы, куда смещаться и т. д.

Через каждую минуту Коля начинал меня доставать своими вопросами. На Ил-14 они летали не выше 3000 метров и обходили их то низом, то вправо, то влево.

Эта информация была сообщена раздражённым тоном и Николай Андреевич пообещал Коле выгнать его в багажник, если тот не прекратит доставать штурмана. Подействовало. Коля успокоился. Грозы мы успешно обошли и Коля не терроризировал меня больше никогда.

Один раз мы ночью полетели в Казань-Волгоград. Вдоль Волги почти всегда стоят сильные грозы.

Ночь, звёзды вокруг, гроз визуально не видно. И вдруг мощный всполох, как будто на дискотеке включается цветомузыка и эти кучевые облака уже видны и видна вся земля и широкая Волга с её неспешными поворотами… Всё это длится 1–2 секунды, но это очень красиво.

Мы уже в Волгограде, узнали погоду, приняли решение на вылет, заправились, ждём пассажиров, а я сижу и читаю. Вдруг, от порывов ветра самолёт даже содрогаться начал и почти сразу пошёл ливень. Я даже подумал, что мы не полетим и я ещё почитаю, но пассажиров посадили и мы запросили запуск.

Пока не было наддува, ливневая вода стекала мне на стол, и дождь барабанил по обшивке. Когда мы порулили, дождь, усилился ещё больше и дворники лобового стекла Командира и второго пилота забегали в бешеном темпе. Подруливаем к полосе и я включил локатор, чтобы оценить обстановку. Километров на 50–60 я видел лишь сплошную засветку, безо всяких лазеек.

— Николай Андреевич, я дырок не вижу, если взлетать, то

низом будем шлёпать километров 50–70.

А в этот момент на посадку зашёл и не очень уверенно сел Як-40.

— Видишь же, сел!

— Так ему ж деваться было некуда! А мы зачем на рожон полезем?

…От взлёта до того как я смог увидеть первую дырку прошло около 8 минут. 8 минут болтанки, стены воды и адреналина Мы летели, как на Ан-2 — где сверкнёт туда и мы, а потом, найдя дырку в этой грозовой облачности, мы устремились ввысь …

Лето заканчивалось и грозы тоже. Наконец отпуск, мы прощаемся и Николай Андреевич, уже после послеполётного, предотпускного разбора, дарит мне лично бутылку коньяка со словами “Спасибо.“

Только сейчас я в состоянии оценить этот его жест.

Я уже почти в Шереметьево. Документы мои там и перестройка в полном разгаре. Уже ”народ“ Москвы решает кто сможет жить там. А жить там, ввиду перенасыщенности города, могут только артисты, большие деятели науки и искусства, а также лётчики. Поэтому последним моим документом был рапорт, заканчивающийся словами “согласен на покупку жилья в любом районе города Москвы или Зеленограде“ (при этом моя квартира в Архангельске продавалась кооперативу).

Мой друг Женя, ввиду отдалённости его жилья от аэропорта Шереметьево, иногда неделями не бывал дома, поэтому город Зеленоград, на западе аэропорта, был для меня очень привлекательным.

А в “Аргументах и фактах“ появляется статья, написанная жителем гор и кем-то отредактированная.

“Спустился с горы и купил один ларёк, потом второй. Теперь у меня магазин…”

Год уже прошёл, а я всё ждал, когда же меня в Шереметьево возьмут, как известно Кадры решают всё.

Зимой Николай Андреевич серьёзно заболел и моим командиром становится Волков Александр, который вводился в командиры одновременно с Андреевичем. Механиком был Михалыч, про которого уже было сказано, а нашим вторым пилотом был Сергей Пономарёв.

Как и все Серёга летал на Ан-2, а потом уж на Ту-134 и начинал он в Перьми, откуда и был родом.

И моральные качества его были как у Жени. Поэтому Серёгу я

очень уважаю и до сих пор поддерживаю с ним дружеские отношения.

Серёга, как Михалыч уже не летают, как известно в Россиянии лётчики были не нужны, потому, как зарплаты Россиян на хлеб то едва хватало, не то, что на полёты.

Александр Волков был немногословен и несуетлив. Он никогда не высовывался, но всегда был на месте и при необходимости мог напомнить, что Командиром является всё же он. К членам экипажа он всегда относился с уважением. А летали мы красиво всегда.

Помнится, я был очень удивлён, когда на мою рекомендацию о выпуске шасси и закрылков, он дал команду на их выпуск значительно позже, чем можно было представить, что, несомненно, говорило о его высочайшем классе и необыкновенной чувствительности к самолёту.

Кроме всего, он был, как и все в нашем экипаже, за разумную, а не чрезмерную заправку топливом, когда все его излишки попросту сжирались двигателем, толкающим лишние тонны.

Когда я рассчитывал полёт и естественно, мы уже знали погоду, Александр общался в курилке. Ко мне подходил Михалыч с известным вопросом “Сколько?“ Я говорил, к примеру, 9 тонн, то Михалыч заправлял 9,1 тонны.

Если рядом был Сергей и он спрашивал меня “Сколько будем заправлять?“ и я говорил, к примеру, 9 тонн, то Сергей передавал Михалычу, чтобы тот заправил 9,1. А Михалыч всегда прибавлял “свои“ 100 килограммов керосина. Это были лично его 2–3 минуты!

Если, конечно, мы летели на Север или по маршруту могли быть грозы, то уже Саша сам давал команду на заправку, с учётом моего расчёта.

Полетели мы в декабре на Новую Землю. Здесь, кстати, мало топлива не бывает.

И вообще, как у нас говорили, (в шутку, конечно) Север покоряется смелым и жадным!

Залезаю я в свою кабину (КАБИНЕТ), а у меня в коленке вдруг что-то как хрустнет! У меня аж искры из глаз и этот хруст был таким громким, что я подумал, что своей головой сломал какой-нибудь ценный прибор.

Ну, пошевелил ногой, вроде шевелиться, мы и полетели. На Новой Земле, сквозь пургу и встречный ветер, я даже до магазина дошёл и дефицита купил. Прилетели, а дома у меня нога так разболелась, что спасу нет. Вечером, на следующий день, в Свердловск-Новосибирск лететь и подкладывать такую свинью не в моих правилах.

Поэтому, соседка медсестра, мою ногу намазала какой-то импортной мазью, а нога взяла и распухла, что я уже даже ходить не мог, поэтому меня сосед, как буржуя на машине отвёз. Стартового врача пришлось обмануть и вот мы в воздухе. В Свердловске, а потом в Новосибирске Саша мне велел не выходить и народ не пугать, а на обратном пути Серёга уже звал меня Скороходом, а в профилактории Свердловска, на переходе в столовую меня врачи поймали и заставили в травмопункт ехать. В травмопункте мне сделали снимок — оказался мениск и хотели меня в больницу положить, но на носу был Новый Год, потом меня ждали в Шереметьево и я ещё не знал, как будет смотреть на это наша медицина. Договорились о том, что это ушиб и стартовые врачи в Свердловске меня всё же пропустили. В тот день мы домой не попали. В Архангельске была метель с полным отсутствием, какого либо присутствия видимости. Сидели в Мурманске. Саша и Серёжа зря времени не тратили и узнали, что с менисками не списывают, но нужно будет делать операцию. Наконец, погода появилась и мы прилетели домой.

Дома нужно было опять лететь, но Саша потребовал, чтобы я шёл к врачу.

Наш хирург, пообещал мне, что не спишет, но и без операции к полётам не допустит. И вот я уже в больнице.

— Ты чего Новый Русский? — спросил меня Главврач, когда я немедленно потребовал операцию.

В общем, сделали мне операцию только на следующий день. Ногу в гипс обернули и понял я, что за оставшихся 4 дня до Нового Года мне не поправиться. Гипс пообещали мне снять не через неделю, а вообще через две, потому, что в коленке была ещё какая-то ерунда.

…Кушать в Архангельске было уже нечего, а в больнице, зато, давали ножки Буша.

Имеются ввиду не ноги Президента США Буша, а куриные ножки при его мудром правлении.

В палате был телевизор и крупный специалист по обрезанию ленточек и открытию различных презентаций, а также мер Санкт-Петербурга открыл телемарафон помощи городу. Мы с Людой отдали половину накопленного в организованный им фонд.

Но этим моя кипучая деятельность не ограничилась. Через два дня после операции я уже чемпион больницы по бегу на костылях, а чуть позже я уже быстрее всех мог ездить на инвалидной коляске!

Людочка выкрала меня из больницы на Новый Год. Правда на следующий день она меня вернула.

Наконец, с меня сняли гипс. Конечность не гнулась, но это

так и должно было быть. Ещё через пару дней меня выписали и я, стараясь не пользоваться костылями, похромал домой. Если негнущуюся ногу класть на спинку стула той частью, которая должна гнуться и ещё минимум по 2 раза спускаться и подниматься на 9 этаж, то 10 градусов сгиба в день конечности вам гарантировано. А если ещё ходить при этом в бассейн и плавать брасом, сколько сможете, то и все 12–13! Я ещё ходил на лечебную физкультуру. Меньше чем через два месяца я пришёл к нашему хирургу. Я уже мог приседать раз 20. Но он увидел мою дубообразную конечность, меня к полётам не допустил и я ещё целый месяц страдал. Я полетел лишь ровно через 3 месяца после операции. Очень, кстати, быстро. Обычно на подобное уходит полгода!

В Москву меня ещё не вызывали. По-прежнему для меня стояла проблема лимитной прописки.

На самом деле, оба Иваныча, оба члена КПСС со времён Куликовской Битвы, как и все нормальные люди страшно хотели денег. А я в силу своей ограниченности этого понять не мог. Ограниченность была такой обширной, что и мысли о деньгах даже не было, поэтому и документы мне вернули в сентябре, окончательно убедившись, что я абсолютно не понимаю своеобразия текущего момента.

Весна подходила к концу, а в месте с ней закачивался и год моего “наказания“. Меня посылают сдавать экзамены на первый класс. Со мной поехало ещё два штурмана. Экзамены на Первый Класс это очень серьёзно, сродни поступлению в какой-нибудь ВУЗ. Ещё лет пять назад это было ещё тяжелее. Потом хоть экзаменационные вопросы появились и можно было знать, что могут спросить. Но всё равно, могли по билетам и не спрашивать. Я, когда ехал, к примеру, мог блок-схему локатора нарисовать по памяти. Может это и не требовалось, но я мог. Мог и многое другое, но всё равно было немного страшно. Мне, лично, было бы стыдно, если бы я экзамены не сдал. Но не так страшен чёрт, как его малюют. Сдали. Экзамены сдали все! Банкет и радостное возвращение. Я строго следовал своей программе. 30 лет и Первый Класс. Теперь можно было летать на любой технике!

В конце мая мы летели из Ленинграда. Как всегда 80 пассажиров — полностью. Вдруг в дверь кабины постучались и на пороге стоит, смущённо улыбаясь Фоменко. Сейчас он какую-то программу по телевизору ведёт, а тогда в группе “Секрет“ пел, и играл неплохо. В Архангельск он на гастроли летел.

В восторге он посмотрел, как мы работаем и предложил мне

автограф. Я ему своё свидетельство штурмана 2-го класса дал и он написал: “С приветом от Секрета“. В июне, пока мне ещё 30 лет было, мне выдали свидетельство 1 класса, но старое свидетельство у меня ещё хранится!

В начале июня приехал мой Голландский приятель Эдвин со своей подругой Эльзой в Ленинград. Я с ним познакомился ещё год назад в Питере, совершенно случайно и вот спустя год он мне сообщает о своём прибытии. Эдвин — историк и до сих пор изучает и пишет книги о Русско-Голландских отношениях эпохи Петра I. Я приглашал его в Архангельск, но именно в это время курс доллара стал повышаться и за один доллар стали давать 6 рублей. Эдвин вначале обрадовался, билет до Архангельска стоил 20 рублей или 3,3 доллара, а потом огорчился, узнав, что билет стоит на самом деле 50 долларов и решил не лететь. В это время я пришёл в управление ГА.

Начальником нашего управления был Борис Иванович З. Я рассказал ему суть проблемы и что решать её надо в течение 1–2 дней. На что Борис Иванович мне отвечает, что времени совсем нет и, помолчав чуть-чуть, добавил: “Что ты не знаешь, как это делать?“ Я, конечно, всё понял и сделал всё как надо.

Прилетели мы в Питер раньше на 15–20 минут, чем я просил Эдвина и Эльзу быть, но они раньше приехали и я только и сказал им, что у них всего 5 минут на принятие решения, а вещи и документы ребята привезут вечером. В Пулково я знал все лазейки и протащить Эдвина и Эльзу не представляло большого труда. Вечером, Саше Чернову были переданы вещи и документы, когда он прилетел в Ленинград.

Я показал гостям весь Архангельск, музеи и то место, где Иван Рябов Шведскую эскадру на мель посадил. А ящик водки из Баку у нас на кухне под столом стоял.

Легко они и обратно улетели. Потом Эдвин говорил, что всю Европу автостопом проехал, а в России ещё и авиастопом!

Люди-то, какие кругом были!

Нравилось мне летать в Ташкент! Рейсы начинались не слишком поздно, посадка в Челябинске приносила нам дополнительные девиденты от тех, кто летел в тёплые края без билетов, хорошие условия отдыха в профилактории и парке, расположенном рядом, дешёвый рынок, полёт обратно уже с оттянутыми верхними конечностями, но с чувством выполненного долга.

Я не помню, встречались ли грозы. Но как мы весело всегда проводили время в Ташкенте, не забудется! Нет, пожалуй, ничего

приятнее, чем собраться за одним столом людям, которые хорошо выполнили своё дело, у которых нет проблем, и которые, действительно, уважают друг друга!

В конце августа из Москвы вернулись мои документы и я понял, что нам некуда больше спешить.

Ещё несколько месяцев назад, безо всякой поддержки, в мой родной Ленинград ушли два штурмана. Я, можно сказать, локти себе кусал. Но было уже поздно.

Я так расстроился, что моя “хрустальная“ мечта об очень больших лайнерах, несущих на своих крыльях “дружбу великого советского народа“ рушится, что, когда мы полетели в Нарьян-Мар, я не проверил включение АЗСов курсоглиссадной системы и завёл при плохенькой погоде по приводам. (Я смею надеяться, что после всех моих объяснений ни у кого не возникнет вопроса, что такое заход по приводам, а АЗС — автомат защиты сети). Но я завёл, как по системе, поэтому Александр только и удивился, что АЗСы были не включены.

В самом начале сентября, перед самым нашим вылетом в Ленинград, где должны были встретить меня родители и передать сумку с провиантом, потому как в Архангельске кушать уже было нечего, подходит ко мне Ленар С., занимавший должность штурмана отряда и говорит, что поскольку я не ухожу в Москву, то не соглашусь ли я на переучивание на Ту-154. Моя кандидатура, оказывается, была утверждена в управлении, документы уже готовы и оставалось пройти псих. отбор.

Чтобы попасть на Ту-154 в СССР, нужно было иметь высшее образование, класс не ниже второго, то есть налетать не менее 3000 часов, а в Архангельске, поскольку почти все имели высшее образование, то иметь 1 класс и незапятнанную репутацию. У меня, вроде всё это было и я уже так морально устал от своих бесполезных попыток попасть в Москву или в Ленинград. Ту-154 мне не нравился, в нём не было отдельного “кабинета“, он был абсолютно не предназначен для захода по ОСП, к локатору нужно было тянуться. Короче Ан-24, с вдвое большей скоростью. Правда, и летал он почти что, на 5000 километров.

Но, даже Люда, сказала, что роль штурмана на Ту-134 более заметна. В общем, только одно обстоятельство и говорило в пользу 154-го — я пролетал на 134 уже 8 лет и пора “лошадку“ менять. Я согласился, и родители были первыми, кто узнал о будущей перемене.

Конечно, на переучивание хотелось бы поехать летом, когда Люда была бы рядом.

Но, всё надо делать вовремя и я уже настраивался.

На следующий день, мы готовились лететь в Москву. Опять

меня встречает Ленар.

— Начинаем летать в Скандинавию, а ты, слышал я, знаешь английский, не возражаешь ли против участия в этом, а что до 154-го, то позже поедешь. Но надо пройти тестирование на английском и курсы английского впервые начинаются у нас в Архангельске.

Этот вариант был совершенно замечательным и я не задумываясь, согласился.

В очень дождливый день, в середине сентября, когда хороший хозяин не выпустит на прогулку собаку, я собрался на тестирование. По пути, проверив почтовый ящик, я получил, наконец, письмо от Скотта, который писал мне только с сентября по апрель и даже не прочитав его, пришёл на тестирование. Тесты были для меня предельно простыми и я, углубился в прочтение письма от Скотта. В общем, как выяснилось, английский знал только я и мой авторитетный Александр Л.

Курсы английской фразеологии “Sky Talk“ должны были начаться уже через пару недель и вдруг меня отправляют в отпуск.

Я пришёл к командиру отряда, Борису Михайловичу П., пытаясь выяснить, в чём дело. Борис Михайлович молчал, но в то же время, от куда-то появился какой-то мужик, которого я видел второй раз в жизни и убеждённо стал доказывать мне, что нет никакой гарантии, что, переучив меня я не убегу в Питер. Мужик тот, оказалось, был заместителем командира ОАО. Оказалось, что Васю Попеля, всенародно избранного нами лидера, спровадили. Бывший его зам. стал теперь командиром ОАО, а тот мужик, отучившись в Академии, и стал его замом.

Архангельское Авиапредприятие начали делить на аэропорт и авиакомпании. Теперь на каждого лётчика стало приходится ещё больше нахлебников. В общем поехал я в нашу управу правды искать. Главным штурманом Архангельского Управления был Лыков Николай Павлович, человек очень серьёзный.

Пришёл, рассказал. А Николай Павлович мне и говорит:

— Ты в Питер дёргался?

— Дак ведь я Питерский, как же мне домой не дёргаться?

— А в Москву?

— Очень через Океан хотелось летать и шанс у меня был.

— А если мы тебя переучим, то где гарантия, что ты опять не дёрнешься?

— Кто мог, тот уже там, а я уже устал и в очередь за блатняками вставать не хочу.

— Ладно, поедешь на английский в Ленинград, там группа из Котласа уже учится. Я сейчас Борису Михайловичу позвоню.

Поезжай в отряд.

Я был очень доволен и поехал в отряд. В отряде Борис Михайлович дозвониться до Котласского командира ОАО не мог и предложил это сделать мне. Я слегка обалдел от такого, но в этот самый момент вошёл заместитель нашего ОАО и закричал, что наши люди в Ленинград, в Академию с Котлашанами ездить не будут, так как у нас у самих открываются эти курсы и потом Котлашане, из-за меня будут ездить учиться к нам, бесплатно, а это немалые деньги.

Начавшаяся какая-то делёжка была мне абсолютно непонятной, более того она уже становилась похожей на бред, поэтому я покинул кабинет командира отряда, плотно закрыв за собой дверь, так что, штукатурка начала сыпаться.

Вышел я в коридор посередине, где новая авиакомпания Архангельские Воздушные Линии уже заканчивается, и начинаются владения авиакомпании Север, которая имеет на эксплуатации самолёты Ан-26. Нет, но вы понимаете, что был единый Объединённый Авиаотряд с самолётами Ан-24, Ан-26 и Ту-134, на борту, которых было написано АЭРОФЛОТ. Этот ОАО делился на 3 отряда. Соответственно 392, 422 и 312. Вышел я на эту середину и закурил. Стою, курю, пытаясь, что-либо понять.

Вдруг выходит командир авиакомпании Север, мой знакомый и говорит мне, что будут получать Ил-76. Это такой большой транспортный самолёт с 4-мя реактивными двигателями. И такие молодые парни с 1-ым классом, и высшим образованием, и отлетавшими на Ту-134, типа меня, будут очень нужны! Предложил мне написать рапорт на переучивание. Мной был написан рапорт № 1.

Настроение замечательное. На самом деле, Ил-76 были закуплены Череповецким Металлургическим Комбинатом и “уже стояли носами на Архангельск“.

Так как мне было предложено пойти в отпуск, я и полетел в Ленинград.

Когда я прилетел в Ленинград, то почти тут же раздался телефонный звонок. Это был Андрей Р. Он мне сообщил, что в Питере подняли дела 1985 года, вспомнили про меня и просили его найти меня и сообщить, о том, что бы я срочно шёл к командиру Лен. ОАО.

В общем, ситуация: написан рапорт на Ил-76, вроде, как я должен начинать полёты в Скандинавию, вроде мне предложили Ту-154. У меня уже есть квартира в Архангельске и все мои друзья там, в Архангельске, как посмотрит Люда на переезд. С другой стороны мои родители, любимый город, моя Родина, отсутствие квартиры и хвост очереди за теми, кто легко перебрался ещё в 85.

Что делать?

Через Площадь Мира (Сенную) я зашёл в бюро обмена, чтобы узнать о возможности размена свей квартиры в Архангельске, на что-нибудь в Санкт-Петербурге и после этого поехал к командиру Лен. ОАО.

Встретил меня командир хорошо и узнав, что с переводом в Ленинград проблем не будет (перевод в Шереметьево у меня был) только и спросил, когда я приступлю к работе.

— Через месяц — выпалил я.

— Почему? — удивился он.

— Командир нашего отряда в отпуске, а без него меня не отпустят.

На самом деле я уже устал. Я устал от надежд и обещаний, от постоянной дерготни, поэтому я и решил всё пустить на самотёк.

Отдохнул я весело. Из Франции вернулся мой друг Дима, поэтому мы проводили с ним всё время и за слушанием Pink-Floyd, и лёгкой выпивкой кофе. Время прошло легко и незаметно.

Вот я и в Архангельске. Начало ноября и всюду лежит чистый снег. Работы, как обычно было немного. На английский меня не послали, на Ту-154 тоже, а Ил-76 так и стояли носом к нам, в Архангельск.

Люда, как-то, мне сказала, “Лучше быть своим среди чужих, чем чужим среди своих“, и моя работа закипела. На переучивание не посылаете — ухожу, вот мой перевод!

— Но перевод то в Москву!

— Так ведь меня уже нет!

Я уже был у юриста с вопросом, чем отличается перевод от увольнения.

— Отработкой в два месяца. Но если вы едете учиться или меняете место жительства, то увольнение предоставляется без отработки в срок вами указанный. — был ответ.

Я уже настроился на борьбу, дополнительно ещё и, узнав, что меня просто сгноят на Ту-134, когда узнали, что меня могут взять на Ил-76 в авиакомпанию “Север“.

Я хотел только одного — интересной работы. Мне уже было 31!

Как-то меня довозил до дома начальник управления Б.И. Задорин. Замечательный человек. Он предложил мне свою помощь, но рубеж уже был пройден и кембирленовые трубы с их алмазами в Архангельской области меня не трогали, как и радужные перспективы в целом.

Было мне плохо. Мои друзья, второе рождение, счастливых десять лет, проведённых там, родившийся в Архангельске ребёнок и место, где меня учили летать…

Я терял свой экипаж, я оставлял своих друзей. Игоря М. и Сашу Е.

Про Игоря я уже писал, не писал про Сашу.

Саша Е. летал в другом экипаже и штурманом там, был Александр Л., который был предметом моего подражания.

Саша Е. пришёл в Архангельск, как и я, но после окончания Актюбинского Высшего лётного училища на Ту-134 и мы с ним познакомились и подружились в году 85.

Саня — большой и очень добродушный. Когда Александр Л. ушёл в отпуск, я целый месяц летал в его экипаже. Летал я, видимо, очень хорошо, что даже их Командир Тараненко лестно обо мне на разборе отозвался. Очень у нас красивые полёты с Сашей получались, и много нового он мне показал! Потом Сашу переучили на Ту-154, но наша дружба ещё долго продолжалась. Я уже был в Ленинграде, а Саша летал в Домодедово и из кабины почти не вылезал. Сначала летели, а потом самолёт разгружали. Вонючий, первобытный капитализм пришёл и этим всё сказано…

Но с Санькой гуманно поступили. Перед тем как вышвырнуть его, дали 200 часов до пенсии долетать, потом Саша в ночных клубах кем-то там работал и лишь после 2000 года, пришёл к нам в Пулково и сейчас летает уже Командиром на Ту-154!

Но выбор уже сделан. Через транспортную прокуратуру мне подписали рапорт на увольнение.

Хотелось уйти с переводом.

Главному экономисту компании в трёхдневный срок, подконтрольно, поручили посчитать, сколько же стоит штурман 1 класса со всеми допусками и прочее и прочее.

Главный экономист Несифоров, как и в первый день, сидел, покачиваясь в кресле.

— Я не знаю, как это считать, нет методики.

— Напишите, что я стою 10 тысяч.

— Ну, десять тысяч, то вы загнули.

— Хорошо, напишите 30 тысяч.

— Давайте я напишу, что вы стоите 50 тысяч.

Забавно было это всё наблюдать. После установленной стоимости, мой рапорт представлял уже из себя некую бумагу, на которой в верхней части были резолюции Питерских начальников с резолюцией “ВЗЯТЬ”, а в нижней части, этого уникального документа “Отпустить, после выплаты 50.000 рублей за подготовку штурмана 1 класса“. Командиром Архангельского ОАО был В.С. Антропов, который очень по-деловому отнёсся к моей стоимости и бросил мне: “Давай уже езжай“.

Я ему и говорю: “Вам деньги в полиэтиленовом пакете везти или как? И вообще, может я у них попрошу чуть-чуть по-больше, а

то кроме квартиры на Севере я ещё ничего не заработал“.

— Ты сначала договорись, а там уж поговорим.

В Питере просто обалдели от такого документа и от греха подальше даже приняли меня на работу 30 ноября, в воскресенье, а в Архангельске уволили 29 ноября в субботу. Самую активную роль в этом сыграл Валентин Михайлович Ермолаев, который был в ту пору командиром Лен. ОАО, а уже позже он созвал экономистов и отправил меня в Архангельск, с заданием подписать перевод задним числом, потому как я мог потерять всю выслугу, которая уже тянула на ящик коньяка!

С этим заданием я справился и по документам я попал в Питер даже по переводу.

Провожать меня собрался весь экипаж. Александр Волков, Сергей Пономарёв, Михалыч — Михаил Михайлович Чепурнов. ”Полетали“, попили. Они мне картину с нашим морем подарили на память, а на обратной стороне написали: ”Лёша! Не забывай, что есть на свете кусочек неба, кусочек суши и кусочек воды, а также товарищи которые помнят тебя в нашем Архангельске”.

Умер уже Саша и не успел я на его похороны. Он не дотянул даже до 50. После моего отъезда он летал ещё год-полтора, и язва желудка переросла в рак.

Серёга с Михалычем были сокращены перед самым вводом Серёги в Командиры. (Когда народу жрать не на что, какие уж полёты!) Иногда Серёга и Михалыч приезжали ко мне, иногда я к ним. А когда меня “УБИВАЛИ“ в Москве на ЦВЛЭКе, Серёга звонил мне в больницу каждый день, чтобы поддержать морально. В больнице, конечно, очень возмущались по поводу многочисленных мне звонков, а потом лишь стали просить, чтобы звонили вечером.

Часть 2
Питер. Начало действия 3-го закона. Первые полёты

Я всю свою жизнь летал во вторых эскадрильях, а тут в первую засунули. Вторая эскадрилья была международной и я должен был ещё показать себя. Мой первый рейс был в Тюмень и первым Командиром был Никитич. Высокий и статный 50-ти с небольшим лет. Слухи о нём были не очень хорошими, но как мне сказали, что он любитель экономить топливо, а для меня это означало, что летать мы будем красиво.

Полёт состоялся 12 декабря и я даже немного волновался. Но всё по плану и вот уже пора снижаться.

Я выполнил расчёт и отдал его Командиру.

— Как снижаться будем? Снижаться можно было по скорости 600. Эта приборная скорость максимальная, чтобы самолёт не разрушился. Потом на 3000 метрах мы её гасим до 500, а затем по этой скорости мы снижаемся по 10 метров в секунду. Некоторые Командиры снижаются по 15–18 метров до 3000. Это быстрее, но некоторые предпочитают снижаться по 10 — нудно, но на 3000 скорость можно не гасить потому, что она больше 500 не будет. То есть она может быть и больше, если, конечно, Командир не будет следить за режимом двигателей, но в Архангельске таких Командиров я не видел.

— Считай по 15.

Я обрадовался. Никитичу не хватало только крикнуть “Банзай!“ Мы начали сыпаться по 25–30 метров, скорость мгновенно дошла до 600, после этого он начинает снижаться уже

по 5, а только лишь скорость позволила, как вертикальная снова стала 20–25 и так до эшелона перехода, то есть плевать он хотел на 3000 метров, где мы можем снижаться по 500. Мы уже неслись на 600 километрах в час на высоте круга, то есть 500 метрах и что, было на уме у того Никитича, мне было непонятно.

Сели, поговорили и опять полетели. Если Никитич иногда и мог прислушиваться на снижении, то по поводу предлагаемых рубежей выпуска механизации, как и погашения скоростей, то тут он просто чихать хотел. Существовало только два мнения: его мнение, и мнение неправильное.

Числа 20-го, полетел с нами наш командир эскадрильи Т.А.Г. Полетели мы в Кривой Рог. В том самом Роге появился туман и нам пришлось уйти на запасной в Днепропетровск. Погода появилась лишь через 2 дня. То есть был туман, но видимость была уже 800 — можно было лететь, что мы и сделали.

Нас там так ждали, что курс дали на прямую и мы шли почти под 90 градусов к посадочному курсу.

Там, в Кривом Роге заходил Чехословацкий Ту-154 и диспетчер нас немного отвернул. Мы выполнили четвёртый разворот и уже были в глиссаде, но Ту-154 всё ещё был на полосе. Делать было нечего и мы стали уходить на второй круг. В соответствии с нашей технологией работы, Командир даёт взлётный режим, убирает колёса, а я при достижении скорости 300 докладываю об этом важном этапе и Командир даёт команду на уборку закрылок до 20 градусов и переводит самолёт в набор, а уже на 120 метрах и скорости в 330 километров в час, полностью убираются закрылки. При разворотах, с такими малыми скоростями крены должны быть не более 15 градусов.

Что было на самом деле.

Был установлен взлётный режим, и самолёт переведён в набор. Я кричу, что скорость 300, но мы уже в крене. По скорости изменения курса наш крен был явно больше 15, колёса были не убраны, как и закрылки, стоявшие в посадочном положении, то есть на 30(38)градусов. Сигнализация нервно орёт прямо в ухо, и вместо положенных 500 метров, мы взлетаем на 700. Потом, в хаотичном порядке начинают убираться шасси и закрылки, мы падаем на 500 метров, полностью нарушая схему захода, впопыхах выполняем второй разворот. Наконец, Никитич овладел самолётом, и сигнализация заткнулась. Дальше всё шло нормально и мы, наконец, сели.

После выключения двигателей воцарилась тишина. Интересно, что скажет Т.А.Г.

В Архангельске, я думаю, если бы второй пилот ТАК посмел уйти на круг, то разгневанный Командир, просто бы обломал

штурвал о голову второго пилота, а потом этому нерадивому второму пилоту назначили бы пожизненный тренажёр.

Т.А.Г. только и сказал:

— Ты, Никитич, что не слышал, как тебе штурман кричит скорость 300, что ты должен делать?

— А мне этот штурман говорит и когда закрылки и шасси выпускать, и вообще я с ним летать больше не буду…

Потом, из-за погоды, мы попали вместо Питера в Таллинн (простите меня, если я не дописал какую-нибудь букву) и лишь поздно вечером сели дома. Слева, кстати, уже сидел Т.А.Г.

На следующий день был разбор. Т.А.Г. сказал: “Мы все знаем Архангельскую школу штурманов и если вам штурман грамотно подсказывает, что нужно делать, то есть смысл прислушаться”.

Я подошёл к Т.А.Г. и поблагодарил его за сказанные слова, хотя и моя фамилия не была упомянута, речь, безусловно, шла обо мне.

Потом был Челябинск в 9 утра, с отсидкой там до 24 (кровати там были такие, что пришлось искать доску, чтобы спать горизонтально. А там уже и время лететь), а потом мы куда-то полетели в Новокузнецк или Кемерово, и оттуда обратно в Питер, с посадкой в Челябинске. В общем, всю ночь и кусок утра. Дома я был лишь около 12.

На следующий день к 9 на тренажёр, а к 21 уже с моим новым Командиром Павловым А.А. в резерв. Павлов мне очень понравился. Мы с ним сразу подружились и проболтали до 23, потом мои глаза начали слипаться, и я пошёл спать. Ещё не успел раздеться, как нам позвонили с АДП (аэродромно-диспетчерский пункт) с заданием лететь в Сочи и вывезти оттуда какой-то театр, который должен лететь в Германию на следующее утро. Ни дня без приключений, только и сказал я, и уже через 15–20 минут мы сидели в высланной за нами машине. Но заказчик не пришёл. Отбой, и мы уже в кроватях и через 30–40 секунд розовый сон начал томно обволакивать меня.

Подъём, заказчик пришёл. Чертыхаясь, мы снова в машине. Около 2-ух и лететь не хочется, потому, что чертовски хочется спать! Мы взлетели только лишь около 4-х утра и около 7 сели в Сочи. В Сочи дождь, а в Питере снег –12! Мы в АДП. Орёт телевизор, а я смертельно хочу спать. Мы прилетели вне рейса и заправлять нас будут только по указанию начальника аэропорта, который придёт только к 9. Я это уже проходил и иду спать в профилакторий. Раньше 10 не взлетим. У меня есть 1,5 часа и я их использую по назначению. Все остались ждать, а я пошёл спать.

Профилакторий уже был платным, но мне разрешили платить

потом. Кажется, я даже не раздевался.

…Меня трясли двумя руками, и радостная мысль с пробуждением пронзила меня: “Всех перехитрил, проспал не меньше 4 часов”. Я очень удивился, узнав, что спал лишь 15 минут!

С меня даже денег не взяли, но этих 15 минут мне хватило, чтобы долететь до Питера. Нас поставили на второй перрон, где Пулково 2 и обещали забрать на машине, но забыли про это. В результате я просидел в самолёте один, потому что мне надо было сдать служебный портфель с очень секретными документами, а все остальные, не имея секретных документов, ушли спать домой. Кстати, мы уже не летали с пистолетами. Спать вроде уже не хотелось, и я поехал покупать абонемент в бассейн, которые продавались у нас в штабе, иначе говоря, где все наши начальники сидят.

Дома я был только к обеду и сразу лёг спать. Папа говорит, что я проспал 14 часов после этого.

Работы было много, но я всегда выкраивал время, чтобы слетать в Архангельск и повидать Люду и Олю. Мне их не хватало. Этот 91-ый и начало 92-го были для меня нелёгкими.

Когда я был с ними в Архангельске, я постоянно мечтал о Питере, а стоило лишь переехать, так начинал скучать о них и своих друзьях, оставшихся там. Везде хорошо, где нас нет!

Но, летом 92-го мои девчонки переехали ко мне, Оля пошла в первый класс и моя мама помогла Люде с работой. Жизнь стала налаживаться.

Вторым пилотом в нашем экипаже был Игорь А. Он родился в Челябинске, потом жил в Казахстане, потом Высшее Актюбинское Училище Пилотов. Чтобы туда поступить, Игорь устроился на подготовительные курсы и, работая в это время маляром, даже отморозил себе мениски, что целый год даже колени плохо гнулись, но медкомиссию прошёл, сжав волю в кулак, и училище закончил.

По распределению попал в Таллин (тогда он писался с одной буквой ”н“). В этом Таллине он летал вторым пилотом на Як-40 и вообще там было неплохо. Жена его была русская. У них родился сын. Потом к власти пришли лихие эстонские парни, объявили о своей независимости, добавили вторую букву ”н“ в названии города Таллинн и оккупантам из России стало плохо.

Ещё в 83-ем или 84-ом году мы возили туристов в славный город Таллин.

Таллин мне давно нравился и я решил узнать историю города в местном музее. Вот, что мне там рассказал эстонский экскурсовод.

На территории современной Эстонии жили племена Эстов. Ещё не было Таллинна, но то ли Тевтонцы, то ли Ливонцы, имея более мощную цивилизацию, насильно присоединили Эстов к себе.

Я думаю, что им очень приглянулся пляж Клогарант. Со временем Орден стал приходить в упадок.

И за бочку серебра был продан Ордену Ливонцев (Тевтонцев). А уже в веке 16-ом уже за две бочки серебра был перепродан Шведскому Королю Карлу. (Порядковый номер того Карла я позабыл. Ещё бы Южный берег Балтийского Моря!) Потом тот Карл вздумал воевать с Россией и Иван 4, он же Грозный, тот пляж забрал себе, и стала Эстляндия частью Российской Империи. Потом уже в 20-х она получила независимость и таковою была до 39-го года, когда вынуждена, была войти в состав СССР.

Национальное сознание, дух свободы!

Игорю пришлось уезжать, так как смелые эстонские парни, заняли все ключевые посты. Выбран был Ленинград. Проблема была в жилье, и Игорь предпринял историческое и судьбоноснейшее решение, разведясь со своей женой и вновь женившись на женщине раз в 5-10 старше его. Вся любовь и заботы были теперь направлены на эту дышащую, на ладан женщину. Вдвоем со своей “экс-женой“ они ухаживали за ней и когда та представилась, квартира перешла Игорю. Были организованы её проводы в мир иной и ни один из бывших родственников покойной жены Игоря, не посмел сказать, что-либо плохое об Игоре и его настоящей жене, с которой он ухаживал за этой старушкой до последнего дня.

Настали иные времена и летая по бывшему СССР, вся экономия топлива сводилась к тому, чтобы заправиться топливом побольше там, где оно дешевле. Но я был всё равно поклонником “красивых“ полётов и старался экономить топливо, что даже Игорь мне в задумчивости как-то сказал, что на день моего рождения они подарят мне целое ведро керосина.

Галопирующая инфляция, раздувая губы и щёки и растопыривая потные от жадности до народных богатств конечности хапала всё больше и больше. Народу уже нечего было есть, но ельциноиды с чубайсоидами продолжали своё малиновое шествие по развалинам некогда Великой Державы. Наша зарплата стала уже соревноваться с зарплатой водителей трамваев, а шестерки, подобно шевелящейся в куче дерьма деревенского туалета опарышам, нашими пассажирами.

Мы были вынуждены принять их правила, но за эти правила мы неплохо, иногда, с них имели.

А деньги, как известно, не пахнут.

Моей главной целью было ввестись на международные рейсы, а всё остальное придёт автоматически. Я очень рассчитывал заработать на квартиру в Питере. К этому времени у меня уже были все допуски, мне был уже 31 и я ещё кипел энергией, как кипит на плите чайник с водой. Я сообщил командованию о своём знании английского. Но удивительно было то, что мои знания были никому не нужны!

Олег Пименов, о котором я уже ранее писал, тот самый Олег, которому я помогал с английским, показал мне Диплом об окончании тех курсов, что очень удивило меня. Зачем?

— А без бумажки, ты букашка, а с бумажкой человек! — был ответ.

Лично я бы спросил только одну фразу: ”Если погода будет хорошей, мы пойдём гулять!“

Мне лично было бы ясно, знает человек язык или нет. Но так думал только я.

Приходится сдавать экзамены. Поставили общую 4. Неплохо, учитывая тот факт, что экзамен длился около 3-х часов.

Я уже в эскадрильи у Т.А.Г.а. Понимая, что я без году неделя здесь, я сказал.

— А.Г., я закончил Госкурсы ин. яз-а и могу сдать экстерном все экзамены. Я не хочу никого расталкивать локтями, но вы будете знать, что я уже готов.

— Если сможешь, то сдавай! — был ответ.

Я и сдал.

Об этом выдающемся достижении было сообщено нашему Папе, командиру Л.О. и он, потрясая мне руку приговаривал, ну молодец! Мне было уже сообщено, что после М. будет моя очередь и я сохранил в памяти, что это номер 6. Я был очень рад и рассчитал, что ждать надо будет 2 года.

С Александром Алексеевичем

В 92-ом полётов было немного и Игорь, с которым мы летали ещё в Архангельске, привёл меня на Биржу и стал учить меня зарабатывать там. Мне это даже понравилось.

Необычным был рейс в Батуми.

Грузия так стремилась к независимости, что даже забыла, что энергоресурсы, подобно мандаринам, на деревьях не растут и Турция здесь им не помощник.

Но то, что может понять народ, не могут понять руководители этого народа. Голова у них занята другим. А поэтому в Грузии 90-х, электричество давали более чем нормировано, керосина кроме как, в аэропорту не было. Бензина, правда не было, почти тоже нигде, но зато народ мог вполне чувствовать себя независимым от денег — зарплаты и пенсии в 5-20 долларов, должно было хватить для их счастливой, свободной и независимой жизни.

Именно по этой причине самолёт старались без присмотра не оставлять — расход керосина на земле мог быть больше расхода в полёте, но пару вёдер мы отдавали людям почти всегда. Если в России, иногда, приводные станции не работали в 90-е годы по причине их устаревания и отсутствия денег для их ремонта, то в Грузии не только по этой, но ещё и потому, что всё равно не было электроэнергии.

Ночью грузинские населённые пункты погружались во мрак и если где-то и мелькал свет, то значит, то был свет свечи или в лучшем случае керосиновой лампы.

В Батуми мы летали через Киев. В Киеве покупалась колбаса, которой в Батуми тоже не было и либо продавалась, либо обменивалась на фрукты. Но самым главным богатством для нас был и остаётся пассажир, особенно без билета.

Билеты мы и сами могли ему продать. Правда, билеты были виртуальными, зато деньги вполне живыми.

Взлётной массы самолёта мы не нарушали, а потому путешествие для безбилетных пассажиров было просто не слишком комфортным. Но очень комфортным для нас.

Мы прилетали днём и у нас были целые сутки до вылета. Сначала мы купались в море, а потом сидели в бараке-гостинице у пальмы. Жизнь по интересам. Крестьяне из близлежащих домов приносили нам местный самогон — Мандариновку, которая славилась тем, что была просто непредсказуема на последствия, поэтому я никогда её не пил. При необходимости пил немного

водки.

Самым интересным местом в Батуми была полоса 2500 метров длиной. Она не имела вокруг никакого ограждения и дети даже выходили играть в классики, а иногда на полосе могли даже появиться коровы или другие парнокопытные. Забор был только на торце полосы, с огромной дырой посредине, как раз по диаметру фюзеляжа, потом был пляж метров 20 и завершался он железобетонным волнорезом. Если не взлетишь — шансов выжить нет никаких.

Батуми находятся на самой границе с Турцией. Летишь туда, слева горы, а справа граница. Ещё не было серьёзных проблем с Абхазией, поэтому мы летали над морем, мимо Сухуми. Кстати, хороший город.

Санчасть там вообще была уникальной. Перед вылетом приходишь к доктору, а он такой пожилой и спрашивает:

— Пиль?

— Нет, конечно.

— Совсем не пиль?

— Выпэй тогда стакан этого сухого домашнего вина и лэти с Богом!

Кстати, отдыхая в 82-ом в Батуми, хлебосольный хозяин не пустил меня в море, пока я не выпил с ним стаканов 10 того домашнего вина! Нормально, только желудок был переполнен.

В общем, даже когда не было электричества, и привод не работал, по локатору найти место полосы не составляло большого труда. Заход на посадку, как и большинстве Черноморских аэропортов был со стороны моря. А взлёт всегда в сторону моря. Кому не нравилось, тот оставался в горах. Без самолёта, но в обломках. Никого эта перспектива не устраивала.

Хуже когда были грозы. Как я уже говорил, слева горы, справа граница, но везде грозы. Причём, как назло, в основном по курсу. Что как обошли, но в горы не ушли и Госграницу не нарушили.

Александру Алексеевичу и Игорьку ещё хуже. У них локатора нет и куда я их везу, они не знают.

Но я всё им говорил, чтобы им не так грустно было. В общем, всё уже позади, уже даже ливневая стена сзади осталась и мы уже выпустили колёса и идём в глиссаде. Даже дали электричество и у нас всё заработало, но мой опыт говорил всегда:

“Никогда не расслабляйся!“

То ли Игорь, то ли Александр Алексеевич заметил коров на полосе и я приготовился к возвращению в тот ад. Но коров успели убрать и мы сели.

Я когда-то смеялся, был приказ, когда где-то на Дальнем Востоке Ил-62 на пробеге столкнулся с коровой.

MV / 2 — помните? Это кинетическая энергия. Что это такое? Я в детстве скатывался на велосипеде с моста. Разогнался так, что каждая трещинка в асфальте отдавалась в руле, это уже была скорость 60–70 километров в час или около 20 метров в секунду, а в этот момент, какая-то муха перелетала через дорогу и попала мне в лоб. Я чуть с велосипеда не слетел.

Это кинетическая энергия мухи перешла в потенциальную энергию.

А если корова, что может быть? Корова, она ведь всегда тяжелее мухи, а скорость у нас на посадке 260–280 километров в час или около 70 метров в секунду!

Начался ливень и мне было хорошо. Употел я малость. Поднимаюсь на вышку, чтобы сдать портфель с очень секретной документацией. А там диспетчеры сидят и пытаются руководить посадкой Як-40, вылетевшего от куда-то из Армении.

— Гроза, ливень отправляйте его на запасной. — Говорю.

— А этот Армэнин, пуст попробует! Может сядэт!

Ещё хуже всего, хуже гроз и гор был наш штурман эскадрильи. О нём я только скажу, что за 24 года моих полётов я никогда не встречал человека из авиации хуже, чем он, и мнения такого же придерживались АБСОЛЮТНО ВСЕ! Но он летает, и штурманом он был хорошим, и я если не смогу обойтись без его упоминания, то буду его называть просто “Х”.

По-разному, в основном хорошо, относились ко мне все. Были случаи, когда мы не могли сработаться, может я, а может и он, казалось, не был достаточно хорошим профессионалом, были случаи обыкновенного не совмещения характеров, но ПОДЛЕЦОВ я не встречал, среди моих БРАТЬЕВ.

Как-то мы сидим в Батуми. Уже лететь, наш механик Володя уже и самолёт заправил, мы с Игорем задание подписали и решение на вылет приняли и наши безбилетные пассажиры томятся от жары в переднем багажнике, а Командира нет. Отбиваемся от перевозок. Говорят, что всего-то этот тюк весит 20 килограмм, но я эти 20 килограмм даже от земли оторвать не могу. Жара под 30, но ветерок гнёт пальмы к морю. Нам можно взлетать с попутным ветром 5 метров в секунду. 5 метров, это, когда листья на деревьях шевелятся, но когда деревья гнутся устойчиво в одну сторону, то это явно больше 5!

Я запрашиваю диспетчера о ветре.

— А сколько тэбэ нужно?

— Сколько есть всё моё!

— Нэ устойчивый пят мэтров!

Наконец, появляется Павлов. В окружении ещё 2 друзей. Ведут. Похоже, сил не рассчитал. Как взлетать? Я почувствовал приступ гипертонии, я просто уверен. Так плохо, как с очень сильного похмелья.

Увидевшие это, наши “зайцы“ молча смотрели на эту страшную картину. Наконец, один “заяц” сказал:

— А я, пожалуй, поеду на другом самолёте — и покинул его!

— Может, пусть летит в багажнике? — но Павлов уже уселся в своё кресло.

— Шура, только ты ничего здесь не трогай, не мешай мальчикам взлететь — молил Вова.

Мы уже запустились и выруливали. Вся надежда только на Игоря. Только бы взлететь! Самолёт начал катится. Скорость росла плохо. Уже половина длины полосы, а у нас только 200.

— Хоть бы этот чёртов ветер стих!

Полоса уже кончалась, но скорость всё-таки достигла 270, и Игорёша поддёрнул самолёт и забор пронёсся близко, слишком близко от нас, потом над самыми волнами, но скорость росла и наконец, набор. И вот уже чистое крыло и только стучит в висках…

К Киеву Александр Алексеевич оклемался. Но на заходе грозы. С Севера не пробиться.

Разворачиваемся и пробуем с Юга. Получилось. Мы уже катимся по полосе.

Следующая посадка в Питере, всё уже хорошо, но грозы по курсу взлёта меня совсем не радуют.

На взлёте пришлось покрутиться, но все грозы успешно преодолены и вот сейчас должно быть ясное небо и это ясное и чистое небо появилось всё равно внезапно. Просто мы летели в серой мгле, нас слегка потряхивало, и в наушниках стоял треск и в одну секунду, вдруг картина поменялась!

Синее небо с ослепительным солнцем и эти грозы уже сзади и этот выход к чистому небу был сопровождён хлопком — статика накопилась. Всё работает нормально, полёт продолжается. Сели в Пулково нормально и Александр Алексеевич в полном порядке, но статика разбила нашу посадочную фару. Хлопот не оберёшься, но спасибо Вове, он ту фару быстро поменял и дело, которое произошло не по нашей вине, закрыто.

Что будем делать с Командиром? Впервые такое! Посчитали, что произошёл несчастный случай, и решили не говорить об этом более. Домой!

Мы с Людой привыкли к полной свободе и анархии творчества, поэтому жили отдельно от родителей в маленькой

коммунальной квартире с одной единственной соседкой и её сыном — ровесником нашей Оли. Соседка была тоже нашей ровесницей и ещё она была работницей метрополитена. Через год она вышла замуж за машиниста метрополитена и у нас были дружеские отношения. Ко мне часто приезжали друзья из Архангельска, но она никогда не высказывала своего недовольства и, бывало, даже оставляла свою комнату.

В начале ноября, 4-го числа, еду я на вылет в Херсон. Пересаживаюсь на Невском и вдруг меня за рукав какая-то женщина трогает.

— На английском говорите? — спрашивает.

— Говорю-говорю.

Познакомились в поезде, так как по пути было ехать. Она оказалась американкой и я про неё ещё расскажу.

Конечно, случай с Павловым был совершенно уникален. Давно, ещё в 1981 году вышел приказ Министерства Г.А., в котором говорилось, что лица лётного состава, замеченные в употреблении спиртного в период выполнения полётов, будут уволены с работы, без восстановления и будут лишаться пенсий. Именно в 81–82 годах из рядов Аэрофлота ушли многие, для кого зелёный змей был слишком сильным.

Полёты продолжались не часто, как хотелось бы. Летали часов по 30 в месяц. Мой друг Игорь из Архангельска придумал одну замечательную схему и всё свободное от полётов время я был на Бирже. Там появились замечательные ребята, которые всегда мне помогали наиболее эффективно зарабатывать деньги. Кстати, крутясь на бирже, я могу честно сказать, что все фонды и все ваучеры, придуманные лично корешем президента и всякими картавыми радетелями за процветание России, любителями бабочек и прочее, оказались не более чем азартной игрой, обманом для масс.

Вечером резерв в 21 час и, наверное, мы не полетим. Вдруг звонок из АДП.

— В Тюмень слетаете в 21:30?

— Без проблем.

— Командира вашего нет.

— Так ведь ещё 17 и он не должен отчитываться, где он.

Наконец, около 18 я дозвонился до Павлова. Из трубки доносился запах алкоголя, но я для приличия спросил, полетим или нет. Оказалось, что после ванны и чашечки кофе, хоть на Луну. Я позвонил Игорю.

Володя уже заправил самолёт, мы с Игорем приняли решение, но Командира не было. То есть он пришёл, но стартовый

врач пропускать его не стала. Пассажиры уже сидели в самолёте, была объявлена задержка по технической причине, и, наконец, нашли свободного Алексея Ивановича, Командира из нашей эскадрильи и мы полетели. Дело замяли. Мы поняли, что наш любимый Командир болен.

Что делать? Сдавать или быть соучастниками преступления?

Было принято решение, что будем молчать, но последний раз.

Павлов держался, и летали мы здорово. Павлов был отличным профессионалом и человеком.

Как-то мы прилетели и встретил нас наш командир эскадрильи Т.А.Г. Нет, он нас не специально, конечно, встречал. Просто он прилетел и мы в одно и тоже время. Он нас довёз на машине. Пока ехали, спрашивает меня: Ну, как летаете?

— Нормально — говорю.

А он как стал перечислять всё, так у меня и челюсть отвисла. Всё знает, зачем спрашивает?

Уже потом, я спросил его, зачем он меня спрашивал, но ответа не получил. А тогда у меня очень негативное мнение сложилось.

Идёт разбор. Служба безопасности ловит Т.А.Г. с канистрой бензина, которую он вёз грузинским товарищам в Тбилиси. Нарушение. Нельзя возить бензин в багажнике самолёта. Т.А.Г. об этом, о своём нарушении на этом разборе и говорит. А я уж и не помню, что за смешинка на меня напала или это признание так меня развеселило, но я заржал. Наверное, громко. Посмотрел тогда Т.А.Г. на меня и говорит: “Начинаем за границу летать и зря некоторые смеются, некоторые за границу летать не будут“.

31 декабря нас на Воркуту поставили. Погода там Северная. Что хочешь можно ожидать. Но мы пришли и странно, погода хорошая. Мы уже подруливаем к полосе, а диспетчер сообщает нам, что Воркута закрывается на 3 часа чисткой полосы и мы, развернувшись, чертыхаясь, заруливаем на стоянку. До Нового Года остаётся уже меньше 12 часов.

Странно, но через 3 часа полосу почистили и мы снова в небе. Сели нормально и вот уже летим обратно, подлетаем к Архангельску. Даже сердце заколотилось! Я и говорю диспетчеру, мол, можно нам через магазин “Северный“ прямо на Илексу. Конечно, это прямое нарушение фразеологии, но мне хотелось сказать именно так! В магазине “Северном“, обычно собирались лётчики принять 100 грамм, а туда их довозили извозчики, за честь считавшие довести с аэродрома ЛЁТЧИКА. А что касается речки Илексы, то над этой речкой мы начинали работать с Петрозаводском. Экономия расстояния всего-то километров 10, мелочь, но приятно!

Диспетчер мне и отвечает: “Тебе, Лёша, можно!”

После посадки мы слегка отметили, наступающий 94-ый год и дома я уже был за 30 минут до этого плохого года.

Как-то меня вынули из моего экипажа и мы полетели с Пашей С. Мы с Пашей летали ещё в Архангельске, когда нашего Олега почему-то не было. Паша был хорошим вторым пилотом и отличным парнем. Кроме всего, он чинил всё и разбирался во всём, что даже прозвали его нежно “Наш Самоделкин“.

Во всяком случае, сидя в сауне, я поплакался ему, что не могу никак регулятор нагрева у утюга сделать. Так Паша его починил! Мы не были с Пашей друзьями, но он всегда помнил о своих товарищах! Ещё несколько строк о Паше будет впереди. Помните об этом.

Командиром у нас был Мурженко О.Н. Летели мы зимой из далека и погода была зимне-дерьмовой! Всё позакрывалось, но мы всё же сели где-то на запасном и Журженко тогда сказал: ”Ох, и нравится мне с этими Архангельскими мужиками летать!“

Летали мы часов по 30 и очень устали от такой хилой работы. Вообще, когда нет выходных и вдруг появляется, первый день радуешься, на 2-й удивляешься, а на 3-м уже места себе не находишь. Пошли в отпуск.

Мы с моими девчонками поехали в Ульяновск.

Там уже был построен Авиастар и ”Русланы”, самые большие самолёты в мире, которые строились именно там, его, этот мир просто потрясали.

”Руслан”, Ан-124, был моей Мечтой. Я его видел в Шереметьево — думаю, что чувства верующего в храме были такими же, какие были у меня, когда я вошёл во чрево этого гиганта.

В 90-м или 91-ом его показали в Ле-Бурже. Это во Франции, близ Парижа, где каждые 2 года проводятся авиасалоны. Самым большим самолётом считался С-5 ”Galaxy” и там было написано “Если Вы хотите увидеть самый большой самолёт в мире, добро пожаловать на фирму Lockheed!“ Привезли даже усиленное крыло для него, загрузили 120 тонн и послали на 3000 метров — так был рождён новый рекорд.

Для ”Руслана”, правда, ничего не привозили, а загрузив в него 180 тонн, он поднялся на 9600 метров.

— 9650 метров — поправил меня тот лётчик, который участвовал в этом рекорде.

Побеседовали со мной и просили звонить. Это я уже проходил…

Да, возможно был у меня шанс в 88-ом или 89-ом году

попасть на Авиастар, но очень уж мне хотелось в Питер, да и про "Руслан" ещё не было известно. Дима Ч., тот самый, который из больницы меня забирал и летает сейчас в Волго-Днепре на "Руслане", как-то сказал, что на его месте должен был быть я. А я считаю, что каждый на своём месте и завидую ему белой завистью.

Закончился отпуск, и снова летаем. Отпуск был какой-то маленький, что нас даже после отпуска не проверяли. Первый рейс в Шереметьево. Первый рабочий день очень грозовым был. В Шереметьево посадочный курс 67 был и мы в поте лица до самого Савёлово эти грозы обходили и вот уже чистое небо и все эти грозы в одну линию слева от нас и висят где-то ближе к полосе и нам не мешают. Мы летим красиво, на малом газе к третьему развороту, снижаясь метров по 5. Мы уже выпустили колёса и подходим к четвёртому. Крутим четвёртый и вот тут-то я и увидел, что там творится. А там молнии, подобно каплям дождя, пронзают свинцовую муть и ждёт нас поток воды и куча неприятностей.

Я помню в 84-ом, ночью, мы заходили в Киеве. Тогда я понял, что с Севера, из-за гроз к полосе не попасть и нам разрешили зайти с Юга. Я очень гордился, что завёл в таких условиях. Диспетчера всегда и почти во всех аэропортах шли нам на встречу и если условия позволяли, мы заходили с той стороны, где было возможно это сделать. Исключение было только в Шереметьево, потому, что интенсивность движения там больше, чем где-либо была и перестраивать поток с Запада на Восток вероятно, было непросто.

Я доложил диспетчеру, но он не поменял посадочный курс и разрешил продолжать заход.

Мы пошли к Югу, то есть к Москве, хотя из виду нас потеряли. Мы были уже вне зоны действия посадочного локатора и вне зоны посадочной системы. У меня были только данные от Внуковского маяка, находящегося 25–30 километров на Юг. Расчёты по этому маяку были произведены ещё в Архангельске и старательно перенесены мной на схему, поэтому, пока маяк работал, я своё место знал очень точно. Выпустили закрылки полностью и начали снижаться.

— Куда мы летим?

— Я выведу вас между дальним и ближним.

Чуть правее проплывали строительные краны и мы всё же попали в ливневые осадки, но это продолжалось не более 5 секунд, треск в наушниках прекратился, наконец, заработал дальний и мы в зоне приёма курсоглиссадной системы. Я помню огромное чрево Боинга-747, стоявшего на предварительном

старте, то есть под 90 градусов к полосе и мы доворачиваем на посадочный курс. Заход был почти, как визуальный, которые нам разрешат только через лет 5. Мы сели.

У всех после этого захода тряслись руки…

Курс поменяли, и все эти грозы стали опять против нас. Взлетать, не садиться. Обошли.

В честь нашего захода состоялся разбор и нас обвинили в том, что мы не ушли на запасной.

Только мы и знали, что на том этапе полёта нам уходить было некуда.

Как ни здорово было жить, здесь, в Питере, но мысли о собственной квартире нас очень волновали.

Нам было уже за 30, и пора было иметь что-то своё, здесь. Квартира в Архангельске становилась уже обузой для меня и доходы от неё, даже не покрывали расходов на оплату жилья, нашей комнаты здесь.

Поэтому, было решено её продать. Второй отпуск 94-го года пришёлся на сентябрь, и я решил, что именно в отпуске я квартиру в Архангельске и продам.

Существовал базар жилья, на котором легко можно было потерять и квартиру и деньги.

Братаны и братки чувствовали себя хозяевами жизни.

Подобно китайским последователям Великого Мао, эти нормальные пацаны, в пиджаках малинового цвета, с низкими лбами и широкой грудью, чем-то напоминавших мне ванну (наверное, золотыми цепями, висевшими и торчавшими повсюду), и часто с воткнутым в пиджак значками президента Россиянии чисто конкретно не вызывали у меня доверия. То же самое, было и в фирмах по покупке и закидке этого жилья. Едва научившись писать и говорить на фене, верзила, похожая на гориллу, пальцем пытался попасть в клавиатуру компьютера, а пока он это пытался, мне предлагалось ознакомиться с перечнем форс-мажорных обстоятельств, которые весили несколько килограммов.

Так я был вынужден обойти при продаже и покупке несколько таких обшарпанных контор, гордо называвшими себя Фирмами по продаже недвижимости и в сердцах я был вынужден сказать им — общение с вами, это уже форс-мажорное обстоятельство.

Помогли мне мои Архангельские мужики. Игорь М. с которым мы вместе летали и который помогал мне постигать азы бизнеса на бирже, нашёл, как продать квартиру безопасно, квартира и тут же деньги.

Я уже собрался ехать и вдруг звонок из эскадрильи, Павлов

погиб.

В последний день, в ночном резерве, перед отпуском мы решили собраться утром у Александра Алексеевича и отпраздновать это радостное событие. Праздновали долго и радостно. Жаль, что без Вовы. Разошлись в обед. На обед к Павлову пришёл наш “Почётный пятый член экипажа“, диспетчер.

Он так любил летать, что часто летал с нами и даже просил меня иногда вести связь. С нами он летал и в Бухару, и в Джамбул, и другие Восточные места. В общем, попраздновали они ещё немного и Павлов поехал на дачу, за Чудово, на речку Мсту. Там охота, а ружьё с патронами у Александра Алексеевича уже было готово. Там, сойдя с поезда, он под этим же поездом и погиб.

Мы хоронили его всем экипажем, там же и пролетая над его могилой, сигналили фарами…

Анатолий Петрович

Долго не вводили в командиры Анатолия Петровича К. Сам он из под Рязани, работал в Сасово инструктором на Як-18 и не одному десятку пилотов дал путёвку в жизнь. Когда он ещё был вторым пилотом, мы как-то с ним полетели куда-то в Сибирь и я обратил внимание на его пилотажный почерк. Он мне понравился и когда уже с ним, после рейса, были в одном номере и неспешно попивали кофе, я увидел, что передо мной не просто хороший пилот, но и замечательный человек, обожающий авиацию. Подружились.

Я ещё летал с Павловым, а Анатолия, наконец, стали вводить в Командиры. Как я уже говорил, его долго в Командиры не вводили, а это тяжело и Анатолий переживал. Переживал очень.

В году 93-ем, его, наконец, ввели. И вот он уже Командир.

Как-то полетели они в Тюмень. Штурманом был Александр К. и привёл он на борт “зайцев“, перевозки предложили и Александр их взял. Анатолий был против, но Александру очень уж хотелось дополнительного заработка для всех. Взлетели и только тут-то, через час или полтора Анатолия поставили в известность!

Осерчал Анатолий, но деваться уж некуда, но Александру было сказано, что рейс этот, в таком составе будет последним. Среди пассажиров оказались террористы и в Питере отказались садиться, захотелось им в Израиль.

Пришлось им садиться в Таллинне, где террористов не смогли повязать даже лихие эстонские парни. Заправившись, уговорили лететь террористов в Стокгольм, где через 7–8 часов шведы их и повязали.

Началось следствие, чуть не посадили. Следующую медкомиссию Саша не прошёл и был списан — сердце не выдержало, и ещё скоро он умер.

Экипаж Анатолия был расформирован, а тут я попросился к нему. Анатолий меня тут же и взял к себе.

Он в опале, я в опале. Спокойно мы с Толей летали, правда “зайцев“ не брали, и дополнительного заработка не было. Были, конечно места, на которые мы смотрели различно, но было их мало и потом, мы всё ж таки были близкими товарищами и разбирали спорные моменты спокойно.

Полетели мы как-то в Калининград, через Эстонию, Латвию и Литву. Это уже, вроде как международный полёт и связь на английском языке и бортрадист с нами. В общем, на обратном пути, когда мы заходили уже в Пулково, перед нами заходил British Airways и мой английский звучал очень достойно.

Анатолий и говорит, что он даже понять не мог кто из нас англичанин.

В эскадрилье все говорят о нас. В общем, к весне Анатолия отправили на переучивание на Международные Воздушные Линии, а я остался без Командира. Но это будет ещё весной.

Ещё до этого события, осенью, за границу начали вводить почти всех, а я, вернувшись из отпуска, обнаруживаю, что всем кроме меня, готовят загранпаспорта, которые стоили около 20 американских рублей. В то время очень дорого.

Нам с Людой надо было ехать в Финляндию. Это должен был быть подарок от мисс Янг, с которой мы познакомились ещё в метро.

Я об этом событии уже писал. Паспорта были нужны. Мне не оформляют. Я обратился к Т.А.Г.

— Мы думали, что у тебя есть.

— У меня нет.

— За это отвечает Александр Владимирович (Командир ЛО).

Я к нему. “За это отвечает Т.А.Г.” Футбол, я мяч. Противно.

В общем, пошёл я в ОВИР и надеясь, на то, что, оформив загранпаспорт, мне мои расходы будут возвращены, как и были возвращены моему другу Игорю А. И вот паспорт оформлен. Я в наш иностранный отдел прихожу и показываю свой паспорт. В иностранном отделе стали проверять моё имя в списках, а имени то нет! То есть оно было написано карандашом, но потом стёрто!

Очень тогда я возмутился и пошёл к командиру отряда. Командир отряда меня внимательно выслушал, а потом говорит: “Я помню, как, нарушая субординацию, ты ко мне раз десять подходил!“

Я ему и говорю “Раз у вас такая хорошая память, то вы, должно быть, помните, что говорили, что вводить на МВЛ меня будут после М, и значился я в списке под номером 6, сейчас уже вводят пятого, стало быть, меня следующего“.

В этот самый момент в кабинете командира отряда находился зам. командира отряда, который, услышав мои воспоминания, очень был удивлён и возможно даже возмущён, на что мне и сказал:

— Может тебя имели ввиду “шестёркой?”

Теперь очень удивился я и вынужден был сообщить, что “шестёркой“ я никогда не был и вряд ли когда буду.

В общем, в том кабинете я больше не был лет 7–8.

Всё это было ещё осенью 94-го, а пока я безмятежно летаю.

Этой же осенью я “нашёлся“ для Эдвина, моего приятеля из

Амстердама, с которым мы не переписывались, но который продолжал обалдевать от нашего приёма и полёта в Архангельск.

Это было сообщено нашей общей знакомой, и я позвонил в Амстердам. Эдвин пригласил меня к себе. Я ещё не был ни разу в Голландском городе Амстердаме и сразу на поездку согласился и решил, что восхищаться Амстердамом лучше всего в Рождество.

Католическое Рождество бывает 25-го декабря. 24-го мы должны лететь в Минеральные Воды. Я, до сих пор не могу понять, почему их так назвали. Я бы назвал этот город Минеральные Грязи! Туда, в Минеральные Воды мы летали ещё в Архангельске и если погода была мокрой, то от грязи приходилось отчищаться целую неделю! Грязь была удивительно жирной и въедливой. Зато самые лучшие семечки в Советском Союзе продавались именно там! Но семечки — это зараза. Пока они есть, в гигиеническом пакете, от них не отстать, поэтому я их позднее просто не покупал.

Один раз при ясной и солнечной погоде на 10100 метров, находясь над Элистой, а это 255 километров на Север от Мин. Вод, я увидел облако, треугольной формы и сахарного цвета. Я очень удивился облаком оказался Эльбрус, находящийся за Мин. Водами ещё километрах в 100!

Как написал мой товарищ, Игорь Росс,

Двуглавый Эльбрус предо мной,
Как грудь безмолвной белой девы.
Холодной манят красотой
Чертоги снежной королевы.

Позёмка облегает склон,
Как томный выдох пробужденья.
Царица требует поклон —
Шлёт лёгкое предубежденье.

Здесь царство вечных ледников
Здесь вихрь мгновенный налетает
Под бурным камнем льдинка тает —
Рожденье звонких ручейков.

Осыпав горы серебром,
Царевна манит приглашеньем.
Прельстить пытается добром
И окрыляет вдохновеньем.

Как эйфория без причин,

Хмельное головокруженье,
Как праздничное настроенье,
Навеки останешься ты с ним.

Двуглавый Эльбрус предо мной.
Хочу приблизиться к вершине.
И преклоняюсь пред тобой,
Как Богом созданной картине.

Ещё я помню, как 30 апреля 85-го года мы выполняли туда рейс со сменой, но решили отпраздновать Первомай дома и тут же полетели пассажирами обратно в переднем багажнике и все 4 часа полёта праздновали этот замечательный праздник!

Но самым ценным в Мин. Водах был мой замечательный приятель Харрис — Жорик, с которым мы переучивались ещё в Ульяновске и который пил компоты вместо коньяка, помните?

Когда я прилетал, он почти никогда не работал, потому, что прилетал я.

Мы с ним облазили все горы и осмотрели все достопримечательности!

Как-то мы с ним залезли на какую-то гору, выше облаков, сидели и пили коньячный компот, а ниже нас, под нами, летел кукурузник Ан-2! Сейчас мой друг Жорик — Харрис первый год на пенсии. Он купил очень старый джип и зовёт меня к себе, попить компота. Наверное, скоро поеду.

Ну, так вот, мне нужно лететь в Минеральные Воды из резерва, а у нас метель, а в Минеральных Водах туман, и завтра мне ещё лететь в Амстердам! Вот ведь ситуация! Я звоню в эскадрилью и сообщаю обстановку. Погода была настолько плохой везде, что многие рейсы были задержаны ещё со вчерашнего дня и экипажей не хватало. Мне было предложено лететь или в Мурманск, или ещё куда-то, куда угодно, только лететь. И просчитав ситуацию я полетел со своими, в Минеральные Воды.

Пробились, сели и полетели обратно, в Питере погода улучшилась, и я даже успел вечером попасть на Рождественский вечер к Мисс Янг!

На следующее утро я полетел в Амстердам к Эдвину и познакомился на Рождестве со всей его семьёй.

Теперь я знаю, что такое Рождество в Европе! Мы посмотрели все главные Музеи Амстердама, катались на велосипедах, видели домик Петра, пили немного водки и много пива (я, кстати, первый раз в жизни пил пиво — в Амстердаме), и ещё я всегда

говорю — а, вы кормили крокодилов в центре Амстердама? Просто там есть памятник, каким-то похожим на крокодилов тварей и Эдвин меня сфотографировал, будто я их кормлю. Но вот надувных резиновых баб, о которых писала Комсомолка, даже в “Red lights district“ не было. Эдвин мне даже высказал, что я в Питере ему самое лучшее показываю, а заставляю его тащиться в этот ужасный район. И ещё Эдвин и Эльза удивились тому, что я цитировал некоторые моменты из Тилля Уленшпигеля. Хороший город Амстердам! Будет возможность, съездите!

Без Командира

После первых двух моих командиров постоянного экипажа больше, чем на полгода у меня не было. Даже когда меня на ввод к молодому командиру поставили, узнали, что налёт у меня больше, чем у других, тут же стали восстанавливать справедливость, лишь мы налетали первые 200 часов!

Мы летели в Тбилиси, с проверяющим Т.А.Г. на борту. Полёт выполнен нормально и идёт послеполётный разбор — анализ ошибок и тому подобное. Доходит очередь до меня. Всё вроде хорошо, но уже в Московской мне диспетчер сообщил, что мы отклонились на 2 километра от трассы. Я честно и сообщил, что имело место такое уклонение — я помню об этом.

— Да не два, а 22 километра. За 2 километра тебе никто ничего бы не сказал. Мы думали за границу тебя вводить, а ты по трассам, оказывается, летать не умеешь. — сказал Т.А.Г.

И вот тогда-то я и подумал, что нахожусь в глубокой потенциальной яме, подобно безмозглой В-частице, описанной в уравнении известного физика-ядерщика Шреденберга.

Дело в том, что если не иметь специального задания по отклонению от трассы, ширина которой 5 километров, то это в принципе не возможно. У Московских диспетчеров стояла система “Tierces”, шведского производства и диспетчеры, используя эту систему, сообщали нам, что, к примеру, через 5 минут с данным курсом, вы выйдете за пределы трассы 2 километра (2+5=7 километров относительно оси трассы), чем вызывали, порой, наше раздражение. (Какое дело, с каким курсом я следую! Может я систему корректирую. Сообщай, если выход за приделы трассы уже произошёл).

Учебно-тренировочный отряд (УТО) — это отдых. Встречи с товарищами по работе, возможность пообщаться с ними и рабочий день с 9 до 15! ещё и платят по среднему! Это УТО раз в два года и продолжается почти месяц!

Сидя в этом УТО, я как-то пожаловался штурману нашего отряда, о том что меня за границу не вводят. На что Игорь Николаевич, наш штурман отряда мне и говорит:

— Ты работаешь здесь сколько? А некоторые дольше тебя значительно, поэтому и забудь о своём первом классе и жди, когда тебя позовут.

— Так ведь известно, кто раньше меня работает здесь. Я ведь не по своей воле 10,5 лет на Севере был.

Игорь Николаевич ушёл на пенсию в году 2000. Очень мягким человеком он был на той должности!

Мои коллеги в, основном, были людьми замечательными. Всегда помогут, всегда подстрахуют. Сережа Б. вообще уникум. Мы ещё с ним в Архангельске вместе летали в одной эскадрилье. Он всегда людям помогал и люди всегда это помнили и ценили. Серёжа делал даже больше, чем его иногда просили. Сережа обожал горы и лыжи, и когда он стал ходить в бассейн, все наши очень обрадовались.

Но вместо плаванья он стал прыгать с вышек и тумбочек иногда даже спиной вперёд. Серёга и не скрывал, как попал в Питер, но, имея доброе сердце и покладистый характер врагов не имел и достаточно быстро стал подниматься. Сейчас он летает на Ту-154М, но как сказал R. Burns:

> My heart's in the Highlands, My heart is not here.
> (Моё сердце не здесь, моё сердце в горах)

Мы с ним и бизнес вместе делали: казахским немцам дойч. марки возили, а они нам рубли платили.

Попали мы один раз в деноминацию — вроде как весь бизнес пропал. Даже погоревали чуть-чуть, а Серёга придумал билеты на очень дальние расстояния на самолёт купить, а на следующий день их сдать.

В общем, потеряли мы всего 10 %, но заработали больше.

После ввода за границу Анатолия, Серёжа с ним стал летать. Кстати, Анатолий, очень ответственным всегда был и от этой своей ответственности, принятия всего близко к сердцу вскоре летать не смог — устал и САМ списался. Это очень мужественный шаг. Не всякий бы это осилил! Сейчас на пенсии. Иногда встречаемся.

Когда мы часто по одной и той же трассе летаем, то всю карту в голове держим и её не достаём. Миша Ц. тоже всю карту в голове держал. Приходит, раз к нему делегация, посмотреть, как он там работает и видит, что Миша, развалясь в кресле, курит Беломор, карты нет. Зато на штурманском столе лежит пачка этого самого Беломора, с нарисованным на ней Беломоробалтийским каналом и городами рядом. Ну, эти товарищи и спрашивают, мол, а где карта, как вы маршрут полёта выдерживаете? Да, вот, говорит Миша, показывая на пачку от папирос Беломора.

Тема носков неисчерпаема. Давно ещё, когда носки тоже дефицитом были, отправился Миша на вылет и не то что в

чёрных, но и не в синих носках, а вообще в жёлтых. На борту, к несчастью, проверяющий был, и на жёлтые носки Миши стал смотреть с нескрываемым чувством. Почувствовал Миша этот взгляд на своих носках, и от греха подальше их снял незаметно. В портфель их с наисекретнейшей документацией засунул.

Сели, послеполётный разбор идёт.

Замечаний нет, но проверяющий и говорит:

— Всё Миша хорошо, но вот носки…

— Я, сегодня, так на вылет торопился, что вообще без носков пришёл, — потупив голову, начал Миша.

— Я же видел, не может быть, покажи!

Пришлось Мише остановиться, слегка задрать штаны и действительно, носков у него не было!

Как-то меня решил проверить И.О. штурмана эскадрильи Виктор С. Полетели мы в Уфу. Отдельные грозы успешно обошли и без особых приключений уже сели. Взлетаем, а там очень хитрый отказ локатора происходит, а грозы нас уже ждут. В руководстве по лётной эксплуатации, такого отказа вообще нет, но когда я ещё в Ульяновске учился, запомнил, что наша Берта Николаевна об этом говорила и, следуя полученным знаниям, я тот отказ устранил, и грозы мы успешно обошли. Такое у меня случилось на 15 или 16 году полётов на Ту-134 первый раз и я был уверен в передаче этого опыта, но этого не произошло.

Примерно через месяц, мы летим в Екатеринбург. Стажёр на борту и я трачу на его образование кучу своей энергии. Мы уже летим обратно и я обращаю внимание на зарядный ток аккумулятора, который был много выше нормы. Тепловой разгон, подумал я и выключил его от греха подальше. В Архангельске был такой случай и его вовремя не заметили. Произошло вскипание аккумулятора, легкий взрыв сорвал лючок и экипаж быстро сел от разгерметизаций и пожаров на вынужденную посадку на аэродроме вылета.

У нас всё кончилось хорошо, правда, об этом событии никто не записал в бортовой журнал. В бортовом журнале записывают, как правило, те специалисты, в чей компетенции отказ происходит или по договорённости с бортмехаником. Бортмеханик сказал, что запишет, но забыл это сделать, а я не проконтролировал. Ушли в отпуск. Самолёт передали на другой рейс. И уже новый экипаж замечает, что аварийных источников электроэнергии — аккумуляторов нет. Кто виноват — получается, что мы. Задержка рейса, а это ЧП. В общем, как сказали инженеры, я сделал всё правильно, и меня можно было бы даже наградить, если бы мы всё записали. Обидно, конечно, но главной

обидой было то, что Витя С. в курилке меня спрашивает:

— Ну, расскажи, как ты умудрился аккумуляторы разрядить?

Сказано это было очень язвительно, но я сдержал себя.

Потом был у нас как-то резерв с 21:00 до 9:00. Резерв был летом, и нашего Командира и механика в гостинице не было, потому, как жили они рядом и телефоны свои оставили. В 8:40 наш профилакторий покидает второй пилот, а ещё через 10 минут ухожу я. Перед уходом я попросил его сообщить мне, если придумают нас всё же послать лететь, хотя в такое время, такой вероятности нет. Я и в эскадрилье успел покрутиться и домой уже приехал и на дачу стал собираться. Вдруг звонок. "Ты лететь собираешься?"

Я, конечно, очень удивился и пулей помчался в аэропорт. Успел за 20–30 минут до вылета по пути нахамил Вите С., который задал мне стандартный вопрос:

— Ну, расскажи, как ты умудрился на вылет опоздать?

В общем, в моё отсутствие, а так же в отсутствии нормальной работы Командир выпросил себе рейс, который должен был бы выполнять дневной резерв. …А меня склоняли месяца два. А я молчал, потому, что очень надеялся на то, что второй пилот всё объяснит. Зря надеялся. Он сейчас, кстати, уже давно на пенсии.

Нравилось мне летать в Грузию, интересно и денежно. Летали мы в Тбилиси, Батуми, а потом в Сенаки. Сенаки это от Тбилиси направо. Колхида. В Сенаках, как и в Батуми, часто электричества не было и заходы на посадку были в лучших Грузинских традициях. За короткое пребывание там, мы ещё и на рынок успевали, а по окончании рейса директор этой линии платил нам 40–50 долларов.

Раз, на заходе мы словили там 11 чаек! Только одна, скользящим ударом попала в капот двигателя, но вреда, к счастью ему не принесла. Вылет обратно всегда сопровождался большими проблемами. Как и все предприниматели, наш арендатор был жаден, но искренне верил, что, сколько в самолёт не загрузи, он всё равно взлетит. Раз он загрузил столько, что Т.А.Г. отказался лететь. Мы ждали, что либо груз уменьшат, либо топливо сольют, но груз не уменьшили и топливо не слили, потому, что нужна специальная машина, а такая машина была в Кутаиси, километров 50–60 на Восток. Словом на следующее утро решили лететь до Воронежа, чтобы прикрыть свою задницу, мол, мы были заправлены только до Воронежа. Но перегруз был таким сильным, что после посадки в Питере всё снова перевесили и Т.А.Г. а после такого полёта, разжаловали в рядовые, а нам заплатили вдвойне и отстранили от полётов в Сенаки на некоторое время.

В 1995 году я купил квартиру. Это стало возможно, благодаря моему папе, работавшем в одной очень известной фирме, строившей подводные лодки ряду стран. А ещё это стало возможным благодаря тому, что, правительство просто не успело захапать, а я прочувствовал ситуацию в мае-июне, и про это надо отдельную книгу писать!

Пожалуй, самым уникальным рейсом был Питер — Оренбург — Алма-Ата, двумя экипажами. Вылет в три часа ночи. Первый экипаж летит до Оренбурга, в это время второй экипаж спит в хвосте, подложив под голову свои ноги. Полёт до Оренбурга длиться около 3 часов, и этого времени должно хватить экипажу для бурлящей бодрости для полёта из Оренбурга до Алма-Аты и обратно, в общей сложности ещё 6 часов в воздухе. А на обратном пути можно ещё поспать, а уж если бессонница замучила, то уж к 20-му часу можно добраться и в профилакторий и уж там поспать. За этот рейс и особая оплата была. Первому экипажу, пока второй летал в Алма-Ату, можно было поспать.

Случилось так, что мне выпало дважды летать по этому маршруту, причём оба раза во втором экипаже. Первый раз всё было без приключений, а второй, через неделю, уже с ними.

Долетели мы до Алма-Аты, а обратно уже кругом грозы. Зашли на метео, и грустно мне стало — кругом грозы и над аэродромом тоже они. Если конечно, немного влево пойти, почти по другому коридору, то пройти можно, правда, от трассы придётся отклониться на 30 километров, но это всё лучше, чем слалом между них крутить!

Заправились по пробки, и пошли на взлёт. Полоса в Алма-Ате длинная, под 4000 метров, потому что жара и низкое давление, и вообще аэродром горный. Слева от нас горы и там уже два самолёта покоятся вечно. И нам диспетчер говорит, набирать 4500 над аэродромом. В общем, вводная. Напрасно я пытался объяснить про грозы — бесполезно, набирайте и всё тут! Крутим правый круг- далеко до гор, но после 1500 метров началось. В наушниках треск, стекло водой заливает и от этого лишний шум стоит. Самолёт болтает, как щепку, приводные станции, точнее их указатели прыгают, как бешеные, позже ещё и командир разволновался, а это совсем дурно. Мне и так ведь страшно!

Быстрее бы эти 4500 набрать, а мы тяжёлые и скорость падает хорошо и слалом, с обходом наиболее страшных гроз всё равно. Лучше бы порт закрылся, и мы бы спать пошли…

Я уже только примерно знал, где мы — потому, что из-за грозы, почти ничего не работало. Наконец, 4500 и нам дают курс на трассу, но каким разворотом правым или левым и как далеко

до тех гор? Крутим правым, до гор далеко. Теперь не так страшно — есть высота и пространство для манёвра. Мы должны были пролететь над озером Балхаш, но из-за гроз не получилось и мы пошли более на Запад, срезаем трассу, да и гроз поменьше. Наконец, этот грозовой ужас закончился, шапки этих гроз уже под нами и диспетчер просит нас выходить на трассу, от которой мы отклонились уже километров на 50.

Порт после нас закрылся для приёма и выпуска всех самолётов. Но, нам уже всё равно и усталость и сон теперь самые страшные для нас…

Командиром был Коль Колич. Он был моряком, но страсть к небу привела его через аэроклуб на левое командирское кресло. Он уже в возрасте и, я думаю, что кроме его кота, ближе у него никого нет.

Поэтому земные его мысли об этом коте. Сыт ли он, кто же гулять его выведет, если мы на запасной вдруг уйдём. Да и все остальные, кроме второго пилота уже другие люди — Коль Колич даже в штурмана бы не пошёл!

Сейчас Коль Колич пенсионер, но работает в аэропорту — небо ближе, да и кот будет сыт.

Вторым пилотом был Санька. Мы с ним много лет пролетали. Такой худенький и, по-моему, вообще безо всякой нервной системы. Наверное, она у него есть, только на медкомиссии. Но я, правда, никогда не слышал о его эмоциях. Детство Санька провёл на Невском Пятачке и в Ладожском озере, поэтому, что здесь было уже более 60 лет назад, знает не по книгам. Как жив и здоров остался, уж не знаю! То что-то взорвёт, то от куда-то прыгнет. Полученные им с детства знания пригодились — не всякий может бомбу на дне обезвредить, а потому, Саша, как очень крутой бизнесмен на очень крутом джипе ездит. Летает Саша и сейчас вторым пилотом, но я знаю, что скоро он будет Командиром. Но не зависимо от этого, поедем мы с ним на дачу у Ладожского Озера, как тепло будет, выпьем немного водки и споём с ним нашу любимую “С чего начинается Родина“.

Ни шатко, ни валко шло время, и очередь на международные линии подходила. Я всё ближе и ближе подходил к своей конечной цели и был абсолютно уверен в том счастливом дне, когда я полечу за бугор.

Здесь дело было не в том, что платить больше будут. Платили те же деньги, а зелень получаемая от полётов по СНГ была такой же, а иногда даже больше. Дело было только в том пунктике, который я сам себе и поставил.

Уже не помню, в каком году, но рухнул, обледенев на посадке

АН-12 нашего предприятия Пулково и экипаж погиб, затем, где-то в Африке тот же АН-12 обстреляли с земли какие-то злые негры, но самолёт до аэродрома довели. Уж и не помню, но в экипаже были раненные.

И имея постоянную головную боль, руководство нашей компании решило от всех этих грузовиков типа АН-12 избавиться. Слава Богу, никого не уволили и лётчиков переучили, одних на Ту-134, других на 154.

Все штурмана были летающими за границу, поэтому моя очередь оттянулась на некоторое время.

Кстати, за границей, на Боингах, и на появляющихся Airbus-ах летали без штурмана, а уже в конце 80-х без штурмана стали летать и через Океан. Почему? Причин много, но главная, как кажется мне, это территории стран Европы и Азии, которые были размером с Лен. область и на которых привода стояли как пивные ларьки в эпоху развитого Социализма в СССР.

Потом, в конце 80-х стали появляться GPS-Global Position System — Глобальная Навигационная Система. 12 спутников висят в космосе и передают сигналы на борт, которые после обработки становятся очень точным местом самолёта. То, что советские штурмана делали с большим напряжением на Севере и в Сибири — удерживали самолёт на трассе шириной 5+5 километра, GPS делало без труда и новые требования по точностям выдерживания трассы появились.

Они были такими же, как давно у нас. ± 5 км, но требования эти были совершенно обоснованными. Теперь, в Европу можно было летать только с этими GPS.

Александр Сталевич У., мой однокурсник, давно, может ещё раньше меня понял, что штурманский век заканчивается, может ещё в Архангельске никто не знал, сколько ещё пролетает ТУ-134, который без штурмана, в той компоновке летать не мог. Примерно в это время, Саша учится летать в качестве пилота на Цесне в США, затем вторым пилотом усаживается на Ту-154, где был уже даже штурманом эскадрильи. Бросил всё. Начал с нуля и сейчас летает уже Командиром на этом лайнере.

Как сказал мой инструктор Леонид Александрович, там ещё в Архангельске, “Шура — штурман от Бога“.

Что делать? Движение Лудта в Великобритании в первой четверти 19 века по истории проходили все, и этот тупиковый путь меня не устраивал.

GPS стали ставить у нас 1998 году и до 2004 года эта замечательная американская система, за 6 полных лет отказала только дважды и ещё пару раз просто не работала из-за отсутствия спутниковой информации. Говорят, что в очень

высоких широтах она не работает. Планировалось, что совместно с нашими спутниками, будет новая система под названием Глоунас. Тогда и на Северном полюсе она заработает. Раньше 2007 года её не введут в эксплуатацию, а должны были это сделать в начале 90-х, но тотальные демократические перемены позволили лишь уничтожить те системы, которые достались нам в наследство от Советского Союза, а на новые денег не было.

Наступили исторические августовские (ударение на О) события 1998 года, когда президент Россиянии решил пульнуть ракетой из “Петра Великого” — нового нашего крейсера. Естественно, что мы о его высочайшем намерении ничего не ведали и полетели в Мурманск. Пролетая город Кемь, (названный так Екатериной, которая ссылала туда со словами: “К такой-то Матери“), я шёл по трассе с точностью метров 200 (данные нашей GPS). Как вдруг, на 1000 метров выше, меня обгоняет Ту-154, следуя по трассе абсолютно точно. Это очень удивило меня, потому, что GPS только у нас появились, и я сомневался, что кроме нас такая система может быть, у кого-нибудь ещё, кроме как у Аэрофлота. Ту-154 сел и давая нам, путь срулил в “карман“ и мы спокойно сели. Вдруг слышу “Лёша, ты?“

— Кто же это такой? — судорожно начинаю шевелить мозгами я.

Оказалось, Дима. Тот самый Дима который заберёт меня из больницы через 6 лет. Дима уже переучился на Руслан и я даже запереживал, увидев его на Ту-154. Вот что поведал мой друг.

— И, слава Богу, что на Ту-154. Завтра в Ираклион полечу, и нам 50 долларов заплатят!

— А, что 50 долларов это такие большие деньги для тебя? — тупо продолжил я.

— Ты, что, — никак не ожидая такой глупости с моей стороны, продолжил Дима — мы зарплату с мая не получаем. Должен был на Руслане везти 2 вертолёта, но из них надо было гидрожидкость слить, а заливать её можно только в присутствии главного инженера, который сейчас в Абу-Даби, поэтому я и на Ту-154, а вертолёты своим ходом полетят.

— Так ведь им из Москвы часов 8 пилить — уже обалдел я — здесь Ми-8 же полно!

Ил-76, гружёный лимузинами (членовозами), уже были здесь. Наверное, чтобы президента до вертолётов довезти! В этот момент, надсадно гудя, оторвался от полосы ретранслятор связи Ил-18, на котором Дима летал ещё раньше. “Россия“ — было написано на его борту.

Туловище привезли ближе к финалу. Красавец Ил-96 смогли сделать в одном экземпляре — на большее денег не хватило или

братаны прихватизировали. “Комсомольская правда” рассказывала о нём. Салон был расписан Ильёй Глазуновым, и оборудование салона было поручено Швейцарским мастерам, так как оно было не простым, а сложным, медицинским. Очень удивились Швейцарские мастера такому заказу и по простоте своей решили, что раз война в Чечне, то делают они госпиталь. Потому и прозвали “Летающий Госпиталь“

От, куда ж им было знать, сколько энергии и здоровья уходит из президента Россиянии в борьбе за процветание и демократию 1/6 части Земли.

Сначала Ил-96 совершил посадку без тела. Лишь убедившись, что полоса пригодна для посадки столь большого самолёта, (инструкции по аэропорту Мурманск, видимо были написаны ещё при Социализме, этом самом бездушном и провокационном строе) уже с телом.

Когда тело покидало “летающий госпиталь“, мы уже выруливали на исполнительный и так я и не увидел Всенародно выбранного президента Россиянии.

Зарплату в авиакомпании ”Россия” ещё долго не платили, и Дима ушёл в Волго-Днепр.

Через год, на День Флота, дали денег и газеты, взахлёб писали об этой радости. Решили к празднику корабли покрасить. Но денег хватило только на покраску части кораблей. Поэтому решили покрасить только половину корабля. Причём ту часть, которая повёрнута к зрителям, покрасили, а ту которая, наоборот не стали, потому, что деньги кончились. Кстати, на нашем предприятии Пулково, деньги только раз задержали на неделю. Так что мы, Питерские, о задержках в зарплате представления не имеем. Спасибо Борису Григорьевичу!

Приближались выборы мэра города. Собчак А. так старался голубые ленточки резать, что всё руки не доходили привести в порядок Большой Проспект Васильевского. Так и стоял он разрытым с 90-го года.

А ножницами, проспект, как известно не закопать и в порядок не привести! Но выборы на носу, и жёлтая пресса уже выходит из берегов, вынося своими водами кучи всякой грязи. Взял я все эти газетки и отправился в наше ДК авиаработников лично спросить у Анатолия Александровича правда ли всё это или нет. Анатолий Александрович ведь не сможет врать, глядя тысячам людей в глаза — думал я.

В ДК авиаработников собралось несколько тысяч наших авиаработников. И все они были в чёрных носках!

В президиуме восседал наш Борис Григорьевич и люди

приближённые к нему. Записки от народа через стол Бориса Григорьевича должны были передавать наши роскошные девочки-стюардессы. Одна девочка как-то летала с нами, и я попросил её отнести, принесённые мною газеты прямо на стол к Анатолию Александровичу, что и было сделано с неподдельной радостью. Однако вопросов было много и мои подготовленные газетёнышные материалы, оказались в самом низу.

Время Анатолия Александровича уже поджимало, ждала другая предвыборная встреча, а я всё же добрался до микрофона и уже был готов задать свои вопросы, как в этот момент Анатолий Александрович, сжав в кулак всю эту жёлтую прессу, принесённую мною и переданной девушкой-красавицей, сказал:

— А что касается этого — он сжал все те газетки, ещё сильнее, и рука его ещё больше устремилась ввысь, — То это лишь грязные инсинуации.

Обрадовался я до вечера. Вечером показывали Собчака с Яковлевым. Грустно мне, глядя на них, стало и лёг я спать. И на выборы не пошёл.

Наконец, меня перевели во вторую эскадрилью. Не была плохой первая. Не забуду я ни одного Командира в ней, ни одного второго пилота и механика, но штурман этой эскадрильи был обозначен мной как Х. И Х-ом он и останется.

Очень мне всегда нравился Рямет Валерий Эскович. Летал он очень красиво. С уважением он относился ко всем. Раз полетели мы с ним в Архангельск. Пока рулили, происходит отказ запасного гидроагрегата курсовой системы.

— Справишься?

— По кустам долечу!

Полетели. Через 15 минут и второй, основной гидроагрегат отказал. А мы уже и Горку прошли, над Ладогой летим. Курса у пилотов нет. Летим по локатору. Автопилот не подключен, потому как курса нет.

Вот я и давал команды, типа чуть вправо, чуть влево, ещё чуть-чуть. Есть у нас аварийный компас КИ-13 — только за грибами по нему и ходить, как я ранее писал. К Архангельску подлетаем, я за проспект Энгельса зацепился, и курс на время посадки ввёл.

Сели нормально. Предохранитель можно было заменить и порядок! Употели мы малость, но ни одного упрёка я не услышал. Списали Валерия Эсковича года три назад. Устроился он на штабную работу и когда меня списали, помогал мне морально очень. Но год назад, плюнул на всё только и сказал:

— Не моё это!

Ушёл.

Всегда я очень уважал Алексея Ивановича П. Ему уже за 60 но, он летает и к жизни относится с вечной радостью и юмором. Сам летает легко и других тому учит! Не было ни одного лётчика в первой эскадрильи, к кому бы я плохо относился.

Х — исключение. И вообще он был начальником, а все начальники себе на уме. Как, известно начальниками не рождаются. Ими становятся. Желательно и книгу написать, типа “Моё вхождение во власть“.

Евгений Александрович Н. настороженно сначала ко мне относился. Я думаю, что слухи про меня распускали. Потом мы с ним полетали, и всё стало хорошо. Ни что так не сплачивает, как полёты. Только, там наверху становится ясно, кто есть кто.

Полетели мы как-то летом сначала в Челябинск, а потом в Новокузнецк, ночью. Погода везде хорошая и нам радостно. Уже вылетаем из Челябинска, и спать совсем не хочется, потому, что выспались и ещё темно. Погода отличная — миллион на миллион. Лететь всего-то два часа. Фактическая погода отличная, даже ветра нет. Прогноз тоже замечательный, гадостей типа тумана или грозы не ожидают.

Мы уже на траверзе Новосибирска и солнце начинает слепить в глаза и от этого спать начинает хотеться. Ещё чуть-чуть и через 40 минут я в койке, но сначала приму погоду, рассчитаю снижение и заведу на посадку. Штурман должен лететь впереди самолёта! Странная штука организм, ему говоришь “Спать!“, а он выпендривается и спит всего-то полчаса днём, ночь ему подавай, а ночью спать некогда!

Чёрт — туман 200!

Ясное дело — радиационный туман. За ночь земля остывает, а утром солнце почву нагревает, вот и туман! Длится такой туман всего пару часов, но мы на него не рассчитывали, потому, что прогноз был очень хорошим — не оправдался. Спать уже не хочется, потому, что солнце сзади, потому, что развернулись на Новосибирск и работы, теперь больше.

Сели, быстренько заправились, всё посчитали и подписали. Тумана уже нет, и мы летим. Наше время идёт! Спать всё меньше и меньше. Сели, поспали часа 4 и обратно. До Питера 5 часов лёта и час стоянки в Челябинске.

Уже в районе Белозерска. Как хотел там побывать! Мы пролетаем строго над Кремлём. Справа озеро Белое — отличный ориентир! Нас предупреждают, что в Питере грозовой фронт, но мы верим, что прорвёмся. От Белозёрска всего — то минут сорок лёту, значит, через 2 часа я буду уже в койке!

Смотрю в локатор и за 200 километров виден фронт.

Светится хорошо, но и дырки в нём видны.

— Ну, как, пройдём? — спрашивает Евгений Александрович.

— Дырки вижу, но подойдём поближе и решим — отвечаю я.

Чем ближе мы, тем меньше дырок, а над Питером вообще дрянь висит и полыхает, как огни на дискотеке. Лезть неохота. Сомнения окончательно разрешил KLM — Голландия, Boeing-747. Он к Питеру с Запада шёл на 11100 и запросил обход погоды на 100 километров на Юг. А нам куда лезь?

Разворачиваемся на Москву в Шереметьево. Спать уже не хочется, зато хочется есть. Уже всё съели. Осталось то, что уже надоело — паштеты и кукуруза. Надоело. Я пожалуй бы аэрофлотовскую курицу съел, но их уже нет. Улетели с распадом СССР! Раньше, нас всё время кормили аэрофлотовской курицей или синей птицей, как прозвали её наши остряки. Эта синяя птица так торопилась на сковородку, что иногда даже забывала побриться.

Пошли в здание аэровокзала. Братва, подобно Броуновским частицам снуёт туда-сюда и цены в кафе рассчитаны на нормальных пацанов, а не для нас. Командир сообразил первым, а у меня с голодухи полный отказ мозгов произошел. Девчонки накормили.

Уже светало и грозовой фронт начал разрушаться. Полетели…

Фаат Кадырович Салахетдинов — татарин. Он пролетал лет 40, и начинал ещё где-то на Дальнем Востоке сначала на Ли-2, потом Ил-14, Ан-24 и, наконец, в Питере на Ту-134. Летал грамотно и красиво.

Штурман у него был, правда, без огонька. Не любил он творчества и не проявлял разумной инициативы. По сему, когда мы летели с ним, то ещё до приветствия со мной, он громко говорил:

— О, сегодня мы летим со штурманом.

Мне это нравилось. Волевой человек. Мы как-то в Калининграде сели. Солнце ещё не взошло, (а в стране Дураков уже кипела работа) а девчонки нам завтрак приносят. Кстати, кормили уже на убой!

Я уже салфетку повесил, и слюни чуть не текут, а Фаат не идёт.

— Вот Солнце взойдёт, тогда и можно будет, — говорит он.

Ушёл Фаат Кадырович на пенсию очень тихо. Я его увидел на улице, он рядом с домом моих родителей живёт, и рассказал мне, что уже на пенсии.

О времена, о нравы!

Вторая

— Вот я и в международной эскадрилье. Летал со всеми и вроде хорошо. Прошёл месяц, а я на подхвате, летаю короткие рейсы, как какой-то попрыгунчик, но молчу, как молчат партизаны.

Увидело это начальство и задумалось, что со мной делать. А тут приходит восстанавливаться мой самый первый командир, с которым я немного полетал ещё в 91 году. Ему летать опять захотелось и поскольку за границу ни он, ни я не летали, то суждено нам было с ним париться целый год!

Напрасны были мои уговоры об отрицательном эксперименте полётов с ним — мы с ним поговорили, всё будет хорошо, был ответ. Сначала всё было хорошо, а потом даже наоборот, плохо. Даже описывать это не буду. Этому человеку надо было летать одному. Но этот человек пролетал около 40 лет и никого не убил, а посему пусть ему будет хорошо на пенсии!

В этот сложный период мне удаётся полетать с Казьминым Владимиром Григорьевичем. Слетали мы с ним несколько полётов и тут подворачиваются рейсы в Ереван. Эти рейсы я всегда любил. Особенно, если гроз не было. А армянский коньяк был всегда и поэтому любил летать я в Ереван в любую погоду!

Да и Армяне мне нравились.

Когда ещё я переучивался в Шалопаевке, со мной в комнате жил Армянский пилот Сурен Гальмудагян. Сурик, как я его звал. Конечно, по своим мировоззрениям он отличался от нас, Русских. Но мужик он был отличный, хотя и не умел варить манную кашу! Я обучал его искусству варить манную кашу, но он всё же мне как то сказал: ”Нэ могу я её варить. Сам вари! Лучше я буду в столовой питаться, чем варить кашу!” бросил палку-мешалку и убежал на занятия.

Но Армянский коньяк он любил, как и я. По вечерам, возвращаясь домой, в нашу комнату на первом этаже, он всегда тактично и достаточно громко докладывал:

— Траверс прохожу!

И пока я не высовывался из окна, с разрешением захода, он никогда не входил!

Я всегда прилетал в Звартноц (Так называется аэропорт в Ереване) и первым делом спрашивал, как Сурик?

— Сурик уже стал Командиром на Ту-154.

— Как вообще живёте.

— Стараемся. Уже до чего дошло, пришли к власти армянские кадры, ничего не смыслящие в Авиации, а народу жить

стало хуже. И народ этот стал выкручивать из навигационных приводных станций цветные металлы, чтобы их продать! Вот и приходит такой начальник и спрашивает, что, мол, ДПРМ не работает? (ДПРМ — дальний приводной радиомаяк, оборудование слепой посадки, как правило, отстоящая от торца полосы на 4 километра)

— Где стоит?

— Где и положено, в 4 километрах от полосы.

— Вот потому и воруют, что от вас далеко стоит, поставьте его под окнами и глаз не спускайте!

Придумали полёт в Ереван с посадкой в Сталинграде. Причём двумя экипажами. До этого летали туда и обратно без посадок. Ереван — это уже заграница и за этот полёт суточные дают. Всегда хотел в Сталинграде побывать. Уж никак не думал, что в нашей 2 эскадрильи только я и могу в Ереван летать.

Дело в том, что аэродром горный и нужно иметь 1-ый класс и провозку, чтобы туда лететь. Провозку, в основном, имели только те, кто за границу не летал, а я за границу и не летал, а допуск к тем полётам на все аэродромы ближнего зарубежья имел, поэтому полетел из Сталинграда в Ереван, а наши парни в ожидании нас, на Мамаев Курган за меня съездили.

Обратно уже из Сталинграда летели очень радостно, с Армянским Коньяком (везде). С Командиром Казьминым мы очень подружились. Сложно сказать, чем я так ему понравился, но он мне бутылку Армянского коньяка позже поставил и сказал, что всё сделает от него зависящее, чтобы мы вместе за рубеж летали. Очень приятно это было! Не успел, через год его списали. А я пока летал со своим старым командиром.

Дело летом было. Летим мы как-то в Тюмень. Прошло 35 минут полёта и всё хорошо. Даже гроз нет.

Подлетаем к Белозерску, Проверяю электросистему и вижу, что ток зарядки аккумуляторов начал расти и на все мои попытки этот ток уменьшить, этот ток растёт всё равно. Ясное дело — тепловой разгон, было, проходили. Я и выключил их вообще. Рассказал нашему механику тот случай, несколько лет назад и полетели мы без аварийных источников электроэнергии. До Тюмени долетели без приключений и там нам даже их заменили на аккумуляторы фирмы Varta, которые стояли на Тюменских самолётах и не имели теплового разгона.

Прилетели домой, доложили, записали. Механик наш Александр, с которым мы ещё долго летали, даже к Папе пошёл, сказать какой я молодец. Я если честно, очень надеялся, что это

ускорит процесс моего прихода на Международные Линии (но я не просил Сашу идти к Папе).

Скоро состоялся разбор всего отряда. Приватизировать нас хотели Чубайсисы и другая всякая рвань.

Пулково зарабатывать хорошо стало и для всей этой кодлы запахло бабками не мерянными, а по сему через главного своего пахана, решили они свою долю забрать. Отстоял нас Демченко Борис Григорьевич, и под аплодисменты, переходящими в овации сказал “Приватизации не будет!“

После собрания, уже на выходе из зала, к нему подошёл наш штурман Смирнов, удивлённый тем, что я то безобразие вовремя заметил и предотвратил событие, которое даже могло быть нерадостным.

Меньше, чем через месяц на всех самолётах уже были установлены новые аккумуляторы.

Закончился обещанный срок и пора меня вводить за границу. Но именно в этом 1998 году лётчики с наших самых скоростных широкофюзеляжных самолётов в мире, Ил-86, начинают терять навыки из-за отсутствия работы и часть их возвращают на Туполя. А штурмана с них были все допущены для международных полётов и тоже вернулись, поэтому меня снова попросили подождать.

Я помню, что бывшим вторым пилотом Ил-86, а теперь Командиром Ту-134, был Николай Дмитриевич Н. У нас сложились с ним отличные отношения. Летал всегда он очень красиво, и я горжусь тем, что за полгода ни разу, не было недопонимания! Экипаж у нас был под стать: Санька, про которого я уже писал — человек без нервов, был вторым пилотом. Бортовым механиком был Вячеслав Леонидович. У нас сложились очень добрые отношения!

Раз мы полетели в Нижневартовск зимой и ночью. Долетели быстро, за 3,5 часа, а на подлёте к Нижневартовску начался туман. Посчитали топливо, и я очень обрадовался, что дополнительные баки дают нам возможность ещё покружить над аэродромом. Правда было ясно, что туман надолго, но мы надеялись на кратковременное улучшение видимости, и успеть сесть. Управление было у меня, и я боролся со сном, нарезая круги над Нижневартовском. Топлива осталось на минут 40, и мы полетели на запасной. 4 с половиной часа на Ту-134А! Так долго на нём я не летал! Ещё и осталось на почти 30 минут!

Той же зимой должны лететь в Сургут и Сергей, наш штурман эскадрильи, должен меня проверить.

Сергея я уже давно знал. Ещё, когда меня “забирали“ в Москву, и я полетел туда за очередной подписью, я имел выходной на следующий день и решил слетать в Ленинград. Но из Москвы в Ленинград можно было лететь со своими, через Архангельск, или с Питерскими, но напрямую, если “зайцем“ возьмут, сэкономив целых 3 часа. Серёга мне их сэкономил!

Вечером, накануне, приехал ко мне очень хороший человек Анатолий Б., с которым мы уже лет 8 были знакомы по биржевым делам. Очень плотно знакомы. Именно его компания помогла мне в покупке квартиры и всегда помогала в финансовых делах. Приехал Анатолий не один. Мешок денег с ним был. Денег было очень много. Деньги были новыми, и дефолта ещё не ожидалось. Написал мне Анатолий доверенность и заплатил мне, чтобы я этот мешок в ожидавший броневик отдал, а утром отвёз меня в порт, и, дождавшись, что с оформленным грузом проблем нет, уехал, а я благополучно с этим мешком денег долетел до Сургута и отдал его поджидавшим у трапа парням с бронетранспортёра. Дело было сделано, и мы поделили заработанные деньги на всех.

Сергей очень удивился, но деньги взял, а про выполнение полёта сказал, что замечаний ко мне по полёту нет, но и вакансий для полётов за границу тоже нет. (Лосёнок маленький, на всех не хватит!)

Потом, через пару дней, меня вызвали к командиру отряда и объявили, что с декабря меня начинают вводить за границу, и тут-то Сергей и сказал, чтобы я только контрабанду не возил. Возможно, это имело значение на события позже, но я подумал, что у него произошёл просто завал горизонтов.

В декабре мой ввод не состоялся, зато состоялся ввод в Командиры Лукина Виталия Константиновича. Ввод “1а“, как я его окрестил. Виталий Константинович летал ещё на Ту-134 Командиром, а потом на Ил-86 вторым пилотом и опять ему надо было вспомнить полёты на Туполе.

На вводе отправили нас в Домодедово, где мы дней 5 летали при отвратительнейшей зимней погоде, с туманами и снегопадами, с многочисленными сбойными ситуациями и даже грозами на Юге! Мало этого, так ещё и на заходе в Сочи, диспетчер не дал нам чёткой команды и я, полагая, что мы мешаем 154-ому, отвернул от полосы, а диспетчер, оказывается, совершил ошибку и заход получился похожим на нападение орла на добычу.

Мы очень верим диспетчеру. Но диспетчер, такой же человек, как и мы, он тоже может допустить ошибку!

Я помню, как в Минске, при заходе на посадку ночью, нам дали занимать 1800 метров, а я, будучи ещё молодым и

неопытным повторил: “Понял, 1500“. Диспетчер это проглотил, и хорошо, что он заметил, как мы уже пересекаем эти 1800 (на экране локатора наша высота отбивается). Бедные пассажиры, облевались! После этого для меня появилось железное правило: ПРИ СОМНЕНИИ В ЗАДАННОЙ ВЫСОТЕ, ХОТЯ БЫ У ОДНОГО ЧЛЕНА ЭКИПАЖА, ПЕРЕСПРОСИТЬ У ДИСПЕТЧЕРА!

Ещё я помню, как на взлёте в Архангельске при очень плохой видимости, в слоисто-кучевой облачности нас чуть не свели с Ан-26, заходящим в Васьково. Нам дали ту же высоту, что и ему. Я переспрашиваю, но диспетчера, от напряжения, будто заклинило, и он не мог говорить ничего ещё секунд 40…

В общем, на обратном пути у меня ещё началась мигрень, и мне пришлось съесть несколько таблеток анальгина. Мы ещё и покрутились в зоне ожидания в районе Домодедова, прежде чем сели при порывистом ветре и снегопаде.

Приехал Дима Ч., и мы ещё чуть-чуть полетали…

Белые рубашки закончились, и мы полетели домой.

Программа ввода “1а“ закончилась успешно, и скоро нам предстояла штурманская проверка. Вообще это касалось больше Виталия Константиновича, но так как штурман всё же я, то и спрос с меня больше.

Полетели в Киев. Погода была зимне-дерьмовой. Пронизывающий ветер, поземок и холод.

Киев уже тоже заграница и нам платят суточные, а лучшее их применение, как известно, покупка алкогольных продуктов, которые стоят там, в магазинчиках для экипажей, более чем в два раза дешевле, чем в наших обычных магазинах.

Я помню, как Киев только стал заграницей. Местные пограничники, испытывая Живтно-Блокытную Гордость, вдруг заговорили со мной на Украинском, когда я пытался на Русском спросить у них, где же магазин со спиртным.

Одеты они были ещё в шинели типа Советских, но на голове уже была широкополая шляпа, как у Незнайки, но только зелёная (у Незнайки была такая же, но голубая).

Английского они тоже не знали. Пошли в АДП, в надежде, что там люди ещё Русского не забыли.

Погода была ветреной и снежной, и мы пошли в их сопровождении к АДП. При очередном порыве ветра, с одного пограничника срывает шляпу, и он пытается её поймать. В это время на перерез ему, достаточно быстро и слишком близко, чтобы затормозить, едет какой-то трактор. Вытащил я пограничника почти из под колёс. Обрадовался хохлацкий пограничник и даже Русский вспомнил, но свою главную тайну о дислокации лобаза, проклятому москалю не выдал. Сами нашли!

Летим уже обратно. Наш проверяющий Сергей, тот самый, у которого как-то завалились горизонты, проверяет. Работой своей занят. А я лечу. На посадку уж заходим в Пулково, заруливаем на стоянку и двигатели выключаем. И уже тишина…

Полёты бывают в, основном, нормальными, и даже будничными. Реже серыми и ещё реже блистательными. Серый полёт (моя классификация), это когда, делаешь всё правильно, но на пределе своих возможностей и в случае вводной, ты можешь даже допустить ошибку. Не доспал, или может не доел, а может и не с той ноги встал. Блистательный (тоже моя классификация), это когда всё очень красиво, с шиком.

Когда наступает такая тишина, я почему-то вспоминаю окончание фортепьянного концерта, когда зал молчит некоторое время, а потом разражается аплодисментами.

Мне показалось, что полёт был выполнен блистательно, но вместо аплодисментов я вдруг услышал голос Сергея, который вопрошал очень громко, чересчур громко, даже надсадно — “А палетка?“.

До 1998 года, когда у нас ещё не устанавливались GPS, штурман всегда писал экипажу палетку, на которой было расчётное время, углы и расстояния до поворотных пунктов. Считалось, что это способствует взаимоконтролю экипажа, так как у пилотов были лишь повторители курсовой системы, которой управлял штурман. Лично у меня такие палетки всегда были, но при наличии на борту GPS и отсутствия желания у Командира, я её не писал. Зря не писал, штурману эскадрильи она была нужна. Опять плохо.

И понял я, что качество моей работы зависит от наличия вакансий для полётов за границу.

Вакансий нет — я хороший, вакансии появляются я — плохой! Обратно — пропорциональная зависимость. Просто укладывалась в: “Лосёнок маленький, на всех не хватит!“

За границу остаётся летать меньше двух лет. Вступает в силу Глава 3, Chapter 3 по шумам, подписанный ещё в 80-х. Ведь даже в самом дурном сне никто такой бардак и представить не мог! Наши Ту-134, созданные ещё при Брежневе, в 70-х, этому закону уже не удовлетворяют.

Послали, как-то нас в командировку с Андреем П. Надо было выполнять рейсы из Мурманска в Москву, Шереметьево. Причём двумя экипажами. Когда первый экипаж летит, другой отдыхает, а когда другой летит, первый отдыхает. Всего по два рейса в день. Лететь до Москвы два часа. То есть, между парами рейсов около 6 часов.

Вообще, я командировки не очень любил, но летать с

Андреем, как и общаться с ним было очень даже приятно. Вторым пилотом был у нас Боря, тот самый с которым мы познакомились ещё в аэроклубе, тот самый Боря, который сломал ногу во время первого парашютного прыжка. В таком замечательном составе командировка должна была быть полезной и приятной.

Я уже писал, какой бывает погода на Севере. Именно такой она и была. В Мурманске полоса всегда скользкая, поэтому посадочный вес (масса) всегда ограничен.

Боря ещё остался в самолёте, а мы с Андреем идём и оживлённо разговариваем, а снежок хрустит под ногами, и кругом лежит ослепительно белый снег, и нет нашей ленинградской слякоти, и поэтому радостно. За разговорами мы не заметили припорошенной наледи и тут же, одновременно и хлопнулись. Травм не было.

Утром летим в Москву. Погода просто дрянь, но мы сели. А вот в Мурманске погода была совсем плохой, нелётной и мы ушли на запасной, в Питер. Время было уже поздним, и мы немного поспали в профилактории. Но вот погода появилась и мы снова в воздухе.

С задержкой вылетел другой экипаж, а мы пошли отдыхать. Спать уже не хотелось, и мы общались с Борей, лететь нам вечером.

Полетели. В Москве погода совсем стала плохой. В тот день, 10 марта 2000 года, обледенев на взлёте упал Як-40, на борту которого находился известный всем Боровик младший-Артём и мы уже на взлёте долго стояли на предварительном старте, наверное, около целого часа. Нас там обливали противообледенительной жидкостью, и как обычно хотелось спать. Наконец, мы взлетели.

Сели нормально. Циклон уже на Питер обрушился, но зато в Москве на следующий день был мороз и солнце.

Выполнили мы всё задание и на следующий день вернулись домой.

И Андрея, и Борю я видел на днях. Андрей П. сейчас Командир эскадрильи Ту-154, а Боря летает Командиром на моём родном 134-м. Я делаю им навигационные расчёты, и моя подпись на них летает с ними.

Приходят молодые штурмана и заход по ОСП для них проблема, потому как, эти заходы это уже история. Нет просто у них хорошей возможности потренироваться. Когда погода дрянная, и кроме приводов ничего нет, учиться уже поздно.

Вот и было преждевременное снижение, уход под глиссаду. Состоялся разбор, в ходе которого, выступил наш командир

отряда. В общем, ничего удивительного, но впервые по реакции на происшедшее, я увидел в нашем Папе не чиновника от авиации, а вполне нормального человека.

В общем, то ли для усиления, то ли ещё по другой причине поставили меня к этому Командиру, пришедшему к нам, как и Лукин В.К. с Ил-86. Летали мы недолго, но красиво. Потом, Ил-86 стали опять летать, и он ушёл, а меня решили начать вводить за границу — я напомнил, что уже полгода прошло с последнего обещания.

Сбылась мечта идиота! То, о чём мечталось, становилось явью! Первый рейс состоялся в конце августа.

На Берлин! Я даже для наиболее любознательных пассажиров сообщил, что мы на траверзе острова Саарема, от куда 8 августа 1941, взлетев на ДБ-3Ф, наши впервые бомбили Берлин! А в Шенефельде, Командир показал мне место, откуда выступал Геринг и Гитлер!

Потом был Стокгольм и я беспокоился, что не пойму Финнов.

Как-то наша американская подруга пригласила нас с Людой к себе в гости. Там были и Финны. Состоялся между нами застольный трёп на английском и понял я, что финского английского не понимаю!

Обращался я за помощью к Мисс Янг несколько раз и, наконец, Финн мне и сказал, что раз я не понимаю его английского, то он ещё может говорить и по-русски. Стали говорить. Тут-то я и понял, что и Русским я не очень, в смысле понимания владею. Поэтому, я вначале боялся говорить с Финнами!

Сделал всего 2 рейса, как меня в отпуск прогнали. Вероятно, причины было две: инструктор в отпуск пошёл, да и моя задолженность по отпускам была уже больше 100 дней. В отпуске, я умудрился сломать ногу, провёл в гипсе целых две недели, и к полётам вернулся лишь к концу октября.

Ещё 5 полётов я слетал в ноябре. Потом не летал за границу долго — до мая Полётов за границу было мало, и чтобы квалификацию не потерять штурман отряда проверял штурмана эскадрильи, а штурман эскадрильи проверял штурмана отряда. Потом, проверив ещё кого-нибудь, они принимались за старое — проверяли друг друга. Я, кстати, давно предлагал изменить конструкцию Ту-134А. Передвинув багажник всего на один метр, (можно на 0,8 м), и тем самым, увеличив кабину на это же расстояние, можно бы довести количество проверяющих до 4! (штурман-проверяющий, пилот-наставник проверяющий, бортмеханик-проверяющий, и проверяющий всех проверяющих).

За это время, штурман, учившийся ещё у меня, меньше чем за

8 лет становится штурманом 1-го класса, успешно, как и положено, за 3 эти месяца, вводится на МВЛ и, полетав ещё штурманом пару лет, становится вторым пилотом. Ещё в аэроклубе он летал, когда было ему лет 16! Папа, конечно, у него ценный, но главное то, что у парня Великая цель была, и он её достиг!

По России я летал с Миненко Г.И., о котором я уже рассказывал. Хорошо мы летали! Как-то зимой, полетели мы в Архангельск. Погода дрянная, и предстоит нам зайти на полосу 08, по ОСП, потому как система с этим курсом опять не работает. Минимум нам, поэтому 120*1800, а дают 130 на 2000 или 3000 метров. Можно лететь. Уже снижаемся, и я завожу по приводным. Беглый взгляд на прибор спутниковой навигации — чуть слева, поправки в курс не даю, потому, как заходим по приводам. Уже 130 метров, а земли нет, 120, 100, 90 — кричу ”Решение!”.

В этот момент мы вывалились из облачности и как сообщил наш второй пилот Дима З. полоса оказалась метров 40–50 справа и довернув градусов 5, мы уже катимся по полосе.

По импортной спутниковой системе вроде как точнее, но не зря говорят, что на посадку заходить по этой системе нельзя, если нет дополнительного наземного оборудования. Здорово мы зашли в таких условиях!

Проходит пара недель, и снова мы летим в Архангельск, и снова та же погода, и снова в работе полоса 08, и снова система не работает. Геннадий Иванович меня просит больше верить той импортной системе.

Мы уже в глиссаде. Импортная система показывает, что мы чуть справа. Я бросаю беглый взгляд на радиокомпаса, которые уже просто кричат: ”Парни, возьмите влево! “Мы доворачиваем влево градусов 15 и также вываливаемся из облачности на 80–90 метрах. Полосы нет, и мы уходим на второй круг.

Зашли со второй попытки.

Всё хорошо, когда всё хорошо! Когда видимость 1 000 000 на 1 000 000 всё работает замечательно и полоса видна визуально!

Диму через пару лет, уже стали вводить в Командиры. В каком-то городе на смене, он встретился с друзьями и перебрал. Полетел с работы. Пару месяцев назад он звонил, в Сыктывкар обратно собирается. Пусть ему повезёт!

Механиком у нас был Валера Ж. Валера с Ан-12 пришёл. И по Северу полетал, и по Африке помотался!

Про Север я много уже рассказал, а про Африку лучше, чем Корней Чуковский, сказал:

Не ходите дети в Африку гулять…

Не скажешь.

Начался май. Первый раз за 10 лет моей работы в Питере было переучивание на Ту-154М. Меня не позвали. А мне не очень-то и хотелось, позвали в основном тех, кто из Архангельска в 85 ушёл.

Наконец, меня продолжают вводить за границу. Вечно всё не так — английский кончился. Я чтобы никого не огорчать, сдал его экстерном. Вместо того чтобы посидеть месяц в УТО, отдохнуть, получить зарплату по среднему, я его в один день, даже за один час сдал. И дали мне 3 рейса сделать.

Самым забавным был полёт в Гатвик, Лондон. Я очень волновался. В Гатвик очень много бортов летит и даже при определённых условиях, диспетчер может разрешить посадку на полосу, когда по ней ещё разбегается другой самолёт и до той полосы 1 миля! Я понять этого не могу. Знаете, что такое спутная струя? Лучше знать, что это — теоретически. Спутная струя это завихрённый воздух от пролетевшего самолета. Жалким подобием этому, может служить удар, который получит ваша моторная лодка, идущая на полной скорости по тихой воде и наскочившая на след баржи. Но этот след можно видеть, а спутную струю можно только предвидеть.

Сели. Бортов, Боингов с Эйрбасами целая куча. Я немного волнуюсь — я кусочек моей страны!

Не поесть — комиссия. Одна англичанка с Володей Р. в хвост пошла, а другая со мной кабину осматривать. Дотошной оказалась. Приборы старые ей не понравились! А у нас всё, что необходимо есть! Им бы такую перестройку, Шотландцы бы уже без юбок ходили! А в переднем багажнике красный ящик стоит — в нём мы оружие пассажиров возим, сами понимаете времена какие.

У нас нет оружия, и у пассажиров его не должно быть.

Спрашивает она меня, что это? А я ей и говорю “For weapons” (Для оружия)

А она испуганно на меня смотрит и переспрашивает: “For what?“ (Для чего?)

В английском языке WEAPON означает большое оружие, типа ракеты, танка или типа этого, пришлось ей объяснять.

Через час уже на взлёт пошли. Взлетели, гвалт ещё хуже, чем в МВЗ. Вдруг, забивая эфир, на связь выходит пилотесса из British Airways и слова сказать не может, содрогается от смеха!

Наступил июнь, и меня отправили в отпуск. Я, конечно, возражал. Программу ввода я никак долетать не мог уже почти

год!

Отпуск закончился, и ввод снова продолжился. То, что должно облетываться за 3 месяца мне растянули на год. Зато со мной полетало человек 5 инструкторского состава. Для них это было хорошо, и наш штурман отряда решился взяться за это сам. Сам лично, но так как значка по отпускам росла подобно головам Гидры, то меня прогнали в отпуск снова.

Ещё давно я хотел освоить профессию пилота на маленьком и лёгком самолёте типа Як-18 или Як-52.

Недавно, фортуна повернулась ко мне, и я встретил однокурсника-директора Тосненского Аэроклуба.

Летать там, как выяснилось, можно бесплатно, но бензина нет, и самолёты уже списаны. Говорят, что полоса использовалась, как запасной аэродром, но гад-Пеньковский секрет нашим врагам выдал и аэродром передали аэроклубу. Если полетите в сторону Москвы, летом, то на 85 километре, справа увидите озеро, а рядом можно увидеть полосу. Карьер правее, тоже виден очень хорошо.

Я человек авиационный и дисциплинированный и без руководства по лётной эксплуатации летать не могу. А в Тосненском аэроклубе этого руководства не было. Вот я и поехал в наш старейший в стране аэроклуб, где четверть с лишним века назад учили меня парашюту и материальной части Як-18.

Попросил дать руководство, а они меня и давай расспрашивать, кто я, и что я. В общем, узнав, что я собираюсь летать в том аэроклубе (у них цены были 120 баксов в час против 90!) предложили мне ехать туда, прихватив с собой деревянный ящик и белые тапочки. Таких тапочек, как и деревянного ящика, у меня не было, поэтому поехал только с термосом.

Через 3 часа мы были на месте. По пути я познакомился с бывшим Командиром Ан-32, который не смог взлететь в Киншасе, потерял на взлёте штурмана и механика, деньги, свидетельство пилота, подавил несколько чёрных и сам провёл в африканских тюрьмах несколько лет. Спасся благодаря очередной революции. У нас, как выяснилось, были общие знакомые. Как сказал Николай Владимирович К., перегруза не было. Рецидивистом он не был, но законы в Африке необычные. За убийства больше года не дают, но за день до освобождения приходят родственники убитого, вдруг вспомнив погибшего, и подсудимому дают ещё 1 год, и это может длиться до конца жизни!

Николая Владимировича на работу уже брали, и свежим единственным глотком воздуха для него был старый Ан-2, с вечно неработающим карбюратором, денег, на ремонт которого не было.

Моим инструктором на Як-52 был Валера С., двухкратный чемпион по высшему пилотажу в Ленинграде.

Бывший пилот МиГа-21, грозы американских Фантомов, если, конечно, пилотировался Русскими парнями, страдал головной болью и просил у меня чая в виде коньяка, и я, будучи человеком отзывчивым не мог ему не помочь.

Первый день Валера так и не полетел, был пьян. Катали меня какие-то курсанты, причём вверх ногами и не очень умело. Всякий раз, когда я напоминал им, что всё же меня надо учить, а не катать, они выделывали какое-нибудь пикирование и уходили вверх, что из-за перегрузок кишки мои проваливались, а язык наливался такой тяжестью, что казалось, что меня накормили свинцом. Было здорово, но не солидно.

Мой вечно пьяный однокурсник, был юридически ответственным лицом, а всю финансовую деятельность проводил Владимир Николаевич, бывший пилот МиГа-23, майор в отставке, имел прозвище Морамой, хотя к молодым курсантам и относился хорошо, но платой за их полёты был каждодневный труд на благо аэроклуба. Мне же приходилось немного работать и платить.

В общем, стоимость моих полётов была под 90 баксов, и круги ограничивались 3 минутами, против расчётных моих 5–6. Заправлялись мы обыкновенным АИ-92, но другого, авиационного не было.

Наконец, никто не стоит над душой и не контролирует, потому, что стоит обыкновенное осеннее дерьмо, с низкой облачностью 100–110 метров и моросящим дождём и полётов нет.

Но что мы зря ехали?

— Полетим?

— Полетим.

Парашют (чёрта-с два я бы прыгнул) лежит под задом, в чашке и пристёгиваться для меня извечная морока, да ещё и включать АЗСы с левой стороны, если я могу едва пошевелиться.

Полёты на Яке отличаются от транспортных полётов по приборам. Здесь правило: капот-горизонт.

В первый день, как для штурмана, был лёгкий шок — не работала курсовая система и разница атмосферного давления в передней и задней кабине составляла около 10 миллиметров или 110 метров!

Наконец, запустили мотор, стало теплее. Смотрю на приборы и вижу, что прыгает давление топлива.

Что скажет Валера, видит ли он это безобразие. Заметил, и мы выключаемся. (Так и хотелось сказать — Ну, Валера, молодец, заметил!)

Карбюратор сняли, и Валера его проткнул проволокой. Но это

будет на следующий день. Едем домой, и Валера задумчиво смотрит на меня.

— Но, я ведь помню, что мы уже где-то виделись.

— Мы могли видеться или в Пулково, или в Лисьем Носу на празднике.

Идут тяжёлые вспоминания несколько дней. Наконец, проблема решена. Он вспоминает именно тот случай в ночь с 15 на 16 июля 1975 года!

Дрожал долго, но почему-то не согрелся, и решил покрутиться для согрева в колесе. Но закрепил ноги плохо, и в верхней точке одна нога была готова выпасть, а к счастью, Валера, двукратный чемпион Ленинграда по высшему пилотажу, имел прекрасную привычку курить табак ночью и эта его замечательная привычка, возможно, помогла мне выбраться из перевернутой ситуации.

Смеялись долго.

На следующий день погода была такой же, и на аэродроме кроме нас был только мой однокурсник-начальник. Проверив мотор, мы порулили. После взлёта, я по привычке сразу убрал колёса, как это делалось у нас, но не делалось на маленьких (в случае отказа двигателя посадка перед собой) и на радостях заложил крен влево 60 градусов. При таком крене перегрузка составляет 2. То есть, ваш вес увеличивается в 2 раза. Это уже элемент пилотажа, но шарик был в центре, а перегрузки я не почувствовал. Валера на меня даже рявкнул, и я вообще, подозреваю, что шарик был в центре благодаря ему. Валера это отрицает. На 110 метрах, крутя второй мы оказались в облачности, и я снизился до 90-100 метров. Вообще, в дальнейшем я удерживал высоту ±10–20 метров. Это было несложно, так как нижний край слоистых облаков был ровным 110–120 метров. Мы летели с небольшим левым креном, потому, что наша полоса была слева, и Валера требовал, чтобы я не упускал её из вида.

Круге на 3-м, я уже совсем почувствовал самолёт и обнаглел до того, что решил немного подальше выполнить третий разворот, за что был тут же наказан. Дождь заливал стекло и я потерял полосу.

— Что же там Валера-то видит, если я её потерял? — вопрошал я себя.

Лучше честно сказать.

— Валера, я полосу не вижу.

— Руки отпусти — рявкнул Валера, и я поднял руки вверх, как пленный фриц и тут же, он крутанул бочку.

Полоса пронеслась под головой. Мне было страшно. Высота

всего была метров 70.

Тогда в 75-м, в июле, они тоже крутили бочку на Як-18 почти на такой же высоте… Пока я учился в школе, круглый штурвальчик триммера лежал у меня в столе. Эта была моя “первая авиакатастрофа”.

Я уже кручу, второй разворот и дал себе слово, что полосу больше не потеряю. Не терял.

— Ты видишь температуру головок цилиндров?

Я первый раз посмотрел и увидел, что 200 градусов. 220 предел, мотор клинит. Приоткрыл жалюзи, но, наверное, недостаточно. После этого мы сделали ещё круг, но температура не уменьшалась и на втором развороте, Валера потребовал отпустить управление и с соответствующими выражениями, развернув самолёт, посадил его. Полёт закончен…

По 20–30 минут я скрёб налёт, и восторгам моим не было предела, но отпуск заканчивался, и пора было думать о работе.

Уже ноябрь и работы немного. За границу полётов для меня совсем мало. Правда, в декабре мне дали слетать целых 4 раза, но потом было снова затишье. Вот уже март, когда на Ту-134, по шумам, полёты в Западную Европу и вовсе запретили. Для меня это был сильный удар — допуска к полётам за границу мне не поставили. Штурман нашего отряда даже причину мне объяснил: “Просто ты не нужен”.

Конечно, летать всё равно надо было лучше. Всё надо было делать вовремя! И не только мне.

“Лосёнок маленький на всех не хватит!”

Лучше, чем написано у Героя Советского Союза Ракова В.И. не скажешь:

“… был действительно старым опытным лётчиком. Но слово “старый” в авиации имеет специфический смысл. “Старым” называют и тридцатилетнего, если он летает лет десять. Именно в эти годы лётчик быстрее всего растёт, как человек до двадцати лет. Дальше он может крепнуть, набирать силу, но рост уже не заметен. Бывает и так, что опыт, безусловно накапливаемый с годами, становится не столь уж ценным, потому что лётчик теряет былой задор молодости, свой “перец”, как говорят в авиации“.

Ещё в Архангельске, в году 86, полетел со мной штурман-инструктор Гена Н. Провозить меня в Тамбов.

Тот самый Гена, который змею в полёте обнаружил, и тот самый Гена, который меня назвал ерофлотовской сволочью за мою огромную сумку, и тот Гена, который нам выбил 1-ое место по безопасности полётов. Помните?

В Тамбове не полоса, а стиральная доска. Заходили мы ночью. Так вот, после того захода мне Гена и сказал

— Я бы так не смог!

На Тамбовской полосе я был всего один единственный раз в жизни. (Зато в Лондоне был 3 раза) и было мне тогда лет 26.

Когда Боливар двоих не выдерживает

Помните, как ещё работая с Павловым, в метро я познакомился с американкой по имени Каран?

В начале ноября, 4 числа, еду я на вылет в Херсон. Пересаживаюсь на Невском и вдруг меня за рукав какая-то женщина трогает.

— На английском говорите? — спрашивает.

— Говорю-говорю.

Познакомились в поезде, так как по пути было ехать. Она оказалась американкой и я про неё ещё расскажу.

Ann Karen Young была американкой. От своей нереализованности, и от невозможности в США найти хорошо оплачиваемую работу, она подалась в Финляндию, и стала работать в школе для маленьких.

Она получила Магистра по воспитанию детей по системе Марии Монтессори. Суть разработанного Итальянкой Марией Монтессори учения в следующем. Мозг ребёнка наиболее восприимчив в возрасте от 2 до 6 лет. Именно в это время, можно совершенно ненавязчиво вложить в его голову кучу полезной информации. Можно сказать маленькому ребёнку, что мы будем делать, читать или рисовать. Ребёнок скажет, к примеру, рисовать. Начинают рисовать. Приходит время читать, и ребёнку об этом напоминают.

Уже сделав свой выбор, ребёнок читает. Ребёнку и в голову не приходит, что он пляшет под дудку воспитателей! Свобода пьянит его и результаты просто восхитительные! Сам наблюдал, как ребёнок 5 лет, Бельгиец по происхождению, говорил со мной только по-русски, с родителями по-французски, а с моей женой по-английски, потому, что моя жена была для него Miss Luda.

Короче, в метро, спеша на вылет, мы и познакомились. Узнав, что моя жена и мама учителя английского, она предложила встретиться на следующий день. Но на следующий день мы не встретились, потому, что к нам пришли гости — мой друг Миша с женой Ларисой. Друг Миша был офицером Советского Флота, мы учились с ним в одной школе и даже вместе вступали в Пионерскую организацию.

С Карен мы встретились лишь через день.

Потом она приезжала в Питер, почти каждую неделю на week-end, и мы с Людой показывали ей город, а по вечерам просто болтали, и я учил её пить водку. Так продолжалось два года.

Как-то она меня спрашивает, как бы я отнёсся к тому, чтобы

открыть школу в Питере. Мне показалось это интересным, и я согласился помочь. Работа закипела. Мне нужно было найти ей помещение для школы и юриста для её оформления. Помещение я нашёл легко и быстро — бывший дом пионеров на улице Шевченко — напротив дома моих родителей. Директору школы идея понравилась, я произвёл на неё очень хорошее впечатление и, узнав ещё и про мою маму, она согласилась.

Юриста нашли быстро, через моих знакомых. Юрист, сообщил, что совместное предприятие может быть открыто только на двоих, но Карен настаивала только, на себе и я, не желая, показаться навязчивым и недоверчивым, сам и упросил того юриста всё оформить на Карен.

В этот момент Люда ушла из школы, потому как, затраты её энергии не окупались там, и заработанная плата совершенно не соответствовала такому труду.

Ещё в самом начале, ещё до самого до открытия этой школы, я спрашиваю Карен насчёт возможности работать в этой школе моей жене. И вот тут-то она мне и сказала — “Хорошо, я дам шанс твоей жене попробовать!“ Очень я тогда удивился.

Права она была, нельзя делать бизнес с друзьями. Хотя если друзья знают цену дружбе, то есть не копаются в том, кто больше сделал, а делают на совесть, как при коммунизме, то можно. Хотя, наверное, это утопия.

Мой день рождения мы справляли с ней. Приехал Игорь из Архангельска и Игорь, с которым мы летали у Павлова. Конечно, были родители. Едва успели. Костюм Карен был в квартире моих родителей.

На следующий день Карен была счастлива. Школа есть, бухгалтер тоже есть и охранник есть. Летали мы мало, и я спрашиваю её: может мне бухгалтерией заняться, всего-то 3 ребёнка!

Карен мне говорит:” Бухгалтер, это стена между мной и государством, всё должно быть абсолютно легально!”

— Сколько ты будешь платить бухгалтеру?

— 200.

— А охраннику, и зачем он нужен?

— В Америке так принято, и платить я ему буду 150.

— А, Люде?

— 50.

— В неделю?

— Да!

Тогда, я говорю, давай буду возглавлять профсоюзы.

— Зачем?

— Чтобы никто и никогда не сказал “Yankees, go home!”

— И за это я тебе буду платить тебе 500 долларов.

— В неделю.

— Да!

И мы засмеялись.

Школа заработала. Люда, отработав в школе, приходила домой, и начинались постоянные звонки.

Хотелось людям побольше знать об этой уникальной “American Montessori International School”.

Я, несколько лет, менял ей на бирже деньги по очень выгодному курсу, потому, что хорошо успел освоить этот вид деятельности. Иногда, Карен просила меня отвезти в детский дом.

Она была очень доброй. Marry Poppies!

Смогли бы вы брать с неё деньги? Я тоже не мог. Не мог я пойти и на её предложение получать 50 долларов, ничего не делая, когда приходилось и мебель собирать, и в переговорах участвовать. В это время, Люда домашними делами хоть занималась. Я всем говорил, что наша американка ещё не разбогатела, и не надо быть жадным до её денег, добро она нам несёт!

Прошёл год. В школе уже было 10 детей. За этот год Карен рассчиталась с долгами по аренде помещения и стала давать Люде деньги на такси. Холодно было ходить Люде по КУГИ, продлять визы и ходить к пожарникам и другим учреждениям.

Одно меня беспокоило сильно — не замужем была Карен, и возраст её под 40 уже оставил сладкое имя девушки и приближение к старой деве сильно портил её характер. Американке не нравились русские мужики, и эта её безвкусица, меня раздражала первое время.

Наконец, из Лос-Анджелеса приехал Вэйн. Не высокого роста, около 50 лет, Вэйн занимался компьютерным оборудованием и в свободное время летал на маленьких самолётах и имел налёт около 1000 часов!

Когда мы с ним поздоровались, его первым вопросом был — почему мы (русские) сначала выпускаем шасси, а уж потом закрылки? (за границей, это делается наоборот, хотя, по правде, это у нас делается наоборот!)

Объяснил, что традиция, оставшаяся, видимо, с войны, и, пришедшая к нам из военной авиации.

Тогда, в 94, мы надеялись, что Карен и Вэйн даже поженятся. Долго они встречались, а может, и встречаются до сих пор, но вместе не стали.

Можно много написать о школе, которая была открыта мной,

но не буду, потому, как написанное посвящается моим друзьям и небу, а её бизнес, в конечном итоге превратился в обыкновенное добывание денег, причём любой ценой и Marry Poppies здесь уже была не причём. Написал я это лишь потому, что это кусок моей жизни, и это тоже действие 3 закона Ньютона.

Проработала моя жена с ней ещё несколько лет, прежде, чем убедилась, что слова её и дела далеко не одно и тоже, а я понял это ещё позже, потому как до последнего поверить не мог где собака зарыта.

Открытие это произошло летом 2002…

Последний мой экипаж

А полёты продолжались. Уж и не знаю точно, какая причина была, но только началось лето 2002, и меня переводят в другой экипаж, Командиром которого был Владимир Николаевич К. Новость эту, я принял без энтузиазма, не потому, что не нравился мне Владимир Николаевич, а потому, что привык и любил свой старый экипаж.

Владимиру Николаевичу, было за пятьдесят, он до Ту-134 был инструктором в Сасово, потом прошёл путь от второго пилота до Командира и стал пилотом — инструктором на нашем лайнере.

Стремительный, как пуля на земле, он никогда не дёргался и не спешил в небе, и никогда я не слышал, чтобы он повышал голос или имел дурное настроение. Всегда отличало его благоразумие и остроумие.

В общем, Владимир Николаевич, сразу произвёл на меня очень хорошее впечатление и чем больше мы с ним летали, тем больше он мне нравился своим умением и желанием считаться с другими и всегда доказывать истину, даже если, кто-то считал себя правым. Правд много, а истина одна! Он относился с подчёркнутым уважением ко всем, и к птенцам желторотым, и людям, уже умудрённым опытом.

Нашим бортовым механиком был Александр С. С Александром мы были уже знакомы более 10 лет.

Кстати, ещё в 91, когда мы с Никитичем дней 5 летали по Украине и залетели, потом в Таллинн, (извините, если по незлому умыслу, какую букву не дописал) мы с ним даже сигареты делили по-братски.

Потом, именно с ним мы летели, когда у нас аккумулятор хотел закипеть, а потом именно Александр, меня прославлял в отряде.

Ещё у Александра была любимая собака, сеттер, которую иначе, как мой Мальчик он не звал. Как-то приехал он ко мне со своим Мальчиком, Люда нам кофе сварила. Мальчик по квартире носится, а Саша его усаживает на пол, и на лапы ему по кусочку сыра кладёт и пока мы кофе не выпили, не разрешил он своему Мальчику это лакомство съесть.

С фотоаппаратом Александр не расставался никогда. Всегда что-то интересное находил. То знаменитость какая к нам в кабину зайдёт, половить кайфа, то самолёт рядом пролетит, то кто-нибудь из экипажа притомиться — Саша тут как тут! Когда жара, я всегда вентилятор включал с турбо наддувом и рубашку

снимал, так Сашу это очень всегда забавляло, и несколько таких фото у меня есть, а один самый большой, Ольга над столом у себя повесила.

Экипаж у нас был инструкторским, поэтому вторые пилоты у нас менялись. Летали мы, может и не очень красиво, но очень надёжно, приходилось делать запас по времени на молодых вторых пилотов.

Первый, кто пришёл к нам учиться был Олег Ч. Он закончил военное Оренбургское училище. В первом же, зачётном полёте на Л-39, отказал двигатель, и Олег успешно посадил самолёт прямо перед собой.

Потом, когда субмарина “Комсомолец“ в бедствии была, Олег, пилотируя бомбардировщик Ту-16 на 15–20 метрах от воды, ту лодку нашёл, за что и получил Орден Боевого Красного Знамени.

Летал он и на других типах, но пришли ельциноиды, которые в услугах ВВС более не нуждались и Олега, как и друга, моего Колю, с которым они даже в одном полку служили, выперли. Олег работал на развозке хлеба. Всё бы хорошо, да неба нет, только начал Олег заболевать, стандартной авиационной болезнью, как в Пулково место нашлось, и болезнь ушла.

Мы летим в первый раз в командировку в Домодедово, и Олег волнуется, сигарету закурил. Я не волнуюсь, приятно, что человек отмучался. Олег идёт и смолит сигарету. Я не выдерживаю и делаю ему замечание — нельзя на перроне курить. Рядом сателлит, у которого наши Ил-86 стоят. Но улетели Ил-86, а танки, с виду похожие на люки, остались. С этих люков-танков Ил-86 и заправлялись. Так Олег, не зная этого, туда свой, правда, загашенный окурок бросил! (Не суйте окурки в танки! Всё равно, ничего плохого не будет!)

Как кофе приносили, так всегда у нас болтанка начиналась, и тот кофе, обычно, первое время Олег себе на костюм выливал “Опять обляпался!“ — сокрушался он. Я до этого ни разу не промахивался (в смысле рта)! А тут, как-то, ЗА ОДИН ПОЛЁТ, ТРИЖДЫ!!!

Подружились мы с Олегом. Приятной для меня личностью он оказался. Сидим как-то с ним, пьём, и я ему говорю: боюсь я, схватят меня какие-нибудь фашисты, пытать начнут, руки выворачивать, иголки под ногти совать — не выдержу и наших сдам. А Олег мне и говорит, что больно будет только первые 5 минут, потом будет тебе уже всё равно! Успокоил малость!

Тогда, в той командировке я и почувствовал приближение своей болезни, но думал, что просто устал.

Так где-то с полгода и летали, пока Олег не оперился.

Александр П. был командиром эскадрильи во Ржевке, вторым нашем аэропортом в Питере.

Демократические ветры перемен сбрасывают не только с моста президентов, но и закрывают предприятия, тем более небольшие аэропорты. И стал Александр безработным пенсионером, уже и не думал, что полетает. Но повезло, полетал ещё, взяли на работу в Пулково. Летал он здорово, поэтому и не долго был с нами. Расставаться было жаль.

Скоро он сам стал Командиром, но уже без меня.

Потом пришёл Серёга. Серёга совсем ещё молодой был и очень старался. Всё у него и всегда было Отлично! Куда бы мы не летели, какая бы погода не была, всё и всегда у него было ОТЛИЧНО!

Как-то мы летим в Ереван. Настроение радостное, вечером будем пить самый лучший в мире коньяк!

Уже сели и Александр, наш механик, меня и просит, мол, раз ты коньяк брать будешь, то и мне купи пару членов. Я, конечно, ему пообещал. В Звартноце, было несколько магазинов, где настоящим коньяком торговали, а в нескольких торговали какой-то коньячной жидкостью. Торговали “Саблями” и это была коньячная жидкость, поэтому я не брал эти Сабли никогда. Взял я себе несколько бутылок и Саше пару Сабель.

Летим уже обратно, и Саше захотелось посмотреть, что я ему купил, потому, как заказов много, и Саше надо было упаковаться. Выходим мы в багажник, и я ему отдаю Сабли. Удивился моей абсолютной бестолковости. Александр и говорит мне: “Ты, что член от Сабли отличить не можешь?”

Не знал я, что Армянские Мастера-стеклодувы, приступили к массовому производству бутылок-членов, для разливки коньячной жидкости в них! Члены те, вероятно, были срисованы с членов-статуй древнегреческих Богов без фиговых листков!

Потом к нам пришла Ниночка! Да, да пилотесса. В СССР я встречал в воздухе только две-три! Много женщин летает в Air France, SAS, British Air Ways, наконец, и у нас! Уже летает в Газпроме девушка-штурман. Она училась летать в первой эскадрилье!

Я помню, ещё летая на Ан-24, собрались мы весёлой компанией немного выпить, у наших стюардесс, и стол был уже накрыт, и приходит одна стюардесса с полётов. Она очень устала и конечно, никаких полупьяных рож видеть не хотела. Истерика с ней была, и, понимая, что нет у неё личной жизни, а вся её жизнь это только полёты, собрали мы свою выпивку и ушли. Молча и без упрёков.

А тут пилотесса! Обыкновенная хрупкая женщина, с семьёй,

маленьким ребёнком и, безусловно стальным характером. Мало того, что она летала на спортивных самолётах в ДОСААФ, так ЕДИНСТВЕННАЯ пробилась в большую авиацию. У неё в шкафу парашют лежит — сама мне говорила!

Тяжело ей на первых порах было, но не думаю, что была в обиде на кого-то из нас — все мы старались, всё ей показать и научить!

Женщина есть женщина. Не полетит, пока внешность свою в порядок не приведёт.

А я всё удивлялся, от куда у неё силы берутся удержать наш лайнер в болтанку на посадке!

Как сядем, приведёт себя в порядок, губы намажет, волосы расчешет, туфельки наденет и вперёд.

Если в аэропорту магазинчик был, мы ей шоколад и мороженое покупали — потому, что Ниночка любит сладкое!

В общем, жизнь налаживалась. У нас был отличный экипаж, к власти приходили отличные ребята.

Тот самый Павел, о котором я уже писал, становится нашим заместителем командира эскадрильи, и в течение пары недель делает всё, чтобы я подтвердил 2-ую категорию, потому как, получили мы её в месте ещё в Архангельске в 85 году и за неё ещё и платили. Старое руководство никак не могло изыскать возможности для этого, и я скоро по деньгам потерял уже машину.

Штурманом эскадрильи стал Анатолий В. отличный человек, с одним единственным недостатком — летать шибко любил, а потому частенько на моё место садился, когда меня проверял.

Уже становилось ясно, что Ту-134 пролетает уже не долго. Может лет 5, а может и меньше. Проходит слух, что будут переучивать на Ту-154М и Ил-86. Чтобы ещё полетать, я был готов летать с радостью на Ту-154М, и с ещё большей на Ил-86. В сентябре 2003 года я уже написал и подписал рапорт на переучивание.

KITTY HAWK

Как известно, в 1903 году Братья Райт открыли эру авиации. Правда, ещё и в том, что

«3 ноября 1881 года петербургский ученый А.Ф.Можайский получил патент на изобретение самолета — первого в мире летательного аппарата тяжелее воздуха.

“Самолет имел три четырехлопастных винта и два руля — горизонтальный и вертикальный.

Размах крыльев самолета был около 24 м при длине 15 м. Площадь несущих поверхностей равнялась 371,6 кв.м. При полетном весе около 950 кг полезная нагрузка самолета была 300 кг.

Расчетная скорость полета не превышала 40 км/час при общей мощности машин 30 л.

Летом 1882 г. самолет был готов к испытаниям. Для разбега самолета Можайский построил специальную взлетную дорожку в виде наклонного деревянного настила. Он решил, что эта наклонная дорожка даст возможность развить дополнительную скорость во время разбега самолета, увеличив тем самым его подъемную силу.

Испытания самолета Можайского производились в условиях большой секретности.

20 июля 1882 г. на военном поле в Красном селе собрались представители военного ведомства и Русского технического общества.

Самому Можайскому лететь не разрешили, так как ему в это время было уже 57 лет. Испытание самолета в воздухе было доверено помощнику Можайского — механику И.Н. Голубеву.

Самолет, пилотируемый Голубевым, набрав в конце разбега необходимую скорость, поднялся в воздух и, пролетев некоторое расстояние по прямой, сел. При посадке было повреждено крыло самолета.

Несмотря на это, Можайский был доволен результатами испытания, так как впервые была практически доказана возможность полета человека на аппарате тяжелее воздуха. Казалось, теперь обеспечены всеобщее признание и поддержка со стороны правительства.

Однако на деле получилось совсем иное. Изобретение А.Ф. Можайского было объявлено военной тайной, и строжайше запрещалось писать что-либо о самолете. Никакой помощи

изобретателю по-прежнему не оказывалось. Царские чиновники и иностранцы на русской службе сделали все для того, чтобы не только успехи русского изобретателя, но и его имя были забыты.

Достаточно полного описания проводившихся в 1881–1886 гг. А.Ф. Можайским испытаний его самолета не найдено. Работы проводились под эгидой Военного министерства и не могли широко освещаться. Большая же часть архивов того времени погибла во время революции 1917 г. Однако все же сохранились многочисленные документальные свидетельства, подтверждающие, что в одном из испытаний самолет Можайского оторвался от земли, несколько секунд находился в воздухе, но приземлился неудачно. В статье А.Ф. Найденова, книгах Н. Вольпянского «Популярные лекции по авиации» (1910 г.), Л. Марковича «Воздухоплавание» (1911 г.) и других утверждается, что при взлете аэроплан А.Ф. Можайского накренился на бок и поломал поддерживающие поверхности». Штабс-капитан Н. Яцук, рассказывая об аппарате Можайского в «Записках об авиации», сообщает, что «при пробе аэроплан приподнялся, но сейчас же упал крылом на бок, потеряв равновесие».

Косвенным подтверждением приведенных сообщений могут служить данные о конструкции самолета Можайского. Несмотря на наличие у него практически всех основных элементов современных самолетов, включая и управляемое хвостовое оперение, нет никаких данных о способе и устройствах для его управления по крену — элевонов, элеронов или др. Естественно, что без них даже легкий боковой порыв ветра должен был привести к потере боковой устойчивости и сваливанию самолета на крыло. Тем не менее, это была первая удачная попытка человека оторваться от земли на аппарате тяжелее воздуха с помощью установленного на нем двигателя. Недостаток мощности двух паровых машин А.Ф. Можайский компенсировал использованием при разгоне наклонного рельсового пути.

Много лет отдал А.Ф. Можайский созданию своего самолёта. Он на много опередил конструкторов в других странах. И не его вина, что он не довёл до конца свой аэроплан. В 1890 году его не стало. Сарай, в котором хранился самолёт, сгорел, погибли изготовленные по его проекту двигатели. Имя талантливого изобретателя в царской России забыто. И только при Советской власти наши исследователи и историки вернули человечеству имя русского изобретателя первого в мире самолета Александра Федоровича Можайского, и оно нынче по праву находится в первых рядах пионеров авиации.»

Виктор Гончаренко

У нас в России, всё как в России. Не найти концов. И сниться мне сон. Иду я по слегка заснеженной американской прерии, нахожу место, где совершили свой полёт Братья Райт, поклонился тому месту, поставил Русский Флаг и домой поехал.

Давно звал меня к себе в гости мой друг Скотт. И у нас был несколько раз, и Мама его тоже у нас была. Поэтому и отношение к этой замечательной семье у меня было самое замечательное. Кроме всего, живёт мой друг Скотт как раз в Северной Каролине, где и был совершён тот исторический полёт.

Написал я другу своему Скотту письмо, хочу мол 17 декабря в 10 часов 15 минут, на Китти Хоук быть.

Скотт обрадовался, правда, говорит, давай я тебе в Вашингтон ДС и город Нью-Йорк покажу.

Можно говорю и города Вашингтон и Нью-Йорк посмотреть, но 17 декабря в 10.15 я должен быть на Китти Хоук.

Решил, что с Людой будет не так страшно. На другой конец Земли всё-таки ехать. Лично я, так далеко ещё не ездил! Однако процесс пошел, и начали мы визу оформлять. Скотт нам уже и по интернету приглашение сделал, но в тот самый день, когда мы пошли на собеседование в консульство, вместе с мамой Скотта ещё и официальное приглашение по DHL послали, где, кстати, в Американском журнале моё фото было. Так, что я был, в общем, достаточно известной личностью в узких кругах. Кроме того мы с Людой, произвели на Консула приятное впечатление и я был рад, что у Консула оказался хороший вкус. Хотя и послание пришло, с опозданием всего на 10–15 минут, визу мы получили просто, и я тут же сообщил об этом Скотту.

Билеты были взяты на Finnair. Цена меня очень приятно удивила — работникам авиакомпаний прилагалась огромная скидка. Система Stand by — есть места, ты летишь, нет мест, ты не летишь. Места были, и полетели мы из Питера в Хельсинки. Рейс до Майами задерживался на минут 40, но эти 40 минут прошли быстро и мы уже в воздухе.

Салон MD-11 имел 3 ряда, мы сидели в среднем, слева сидела Люда, а справа муж с женой, похоже Финны.

У нас кормят лучше, зато коньяка хватало. Армянского Коньяка, правда, не оказалось, пришлось пить Французский, но уже после 3 стаканчика разницы почти не было. Коньяк, в отличие от еды, приносили через каждые 30–40 минут. К этому времени моя рюмка была уже пустой и догадливые стюардессы, после этого, подливали его мне, уже не спрашивая. Язык у стюардесс был очень даже английским, поэтому проблем и языковых барьеров у нас не было, но мне было отказано в

посещении кабины экипажа (11 сентября было свежо в памяти) и я наблюдал за огромным экраном, показывающем место самолёта на карте, оставшимся расстоянием, температурой воздуха, скоростью и эшелоном полёта.

Потом на этом же экране показывали какие-то американские фильмы, мы летели вместе с темнотой, над океаном, коньяк был выпит и я уснул.

Я проснулся на траверсе Шарлоты, где ждали нас. Оставалось лететь чуть больше часа и нам принесли горячее. Справа уже тянулись болота Флориды, и наш самолёт приступил к снижению. Я беспокоился за Люду, плохо она переносила снижение, но тут было всё хорошо, потому что, самолёт был значительно современнее наших, со всеми вытекающими последствиями.

Вот мы и в Соединённых Штатах! Что ждёт нас впереди?

Очень легко мы прошли таможню, в отличие от других, что даже позже я поинтересовался, ни Мама ли Скотта так постаралась? Помела, мама моего друга Скотта занимает очень высокое положение в управлении города, но как выяснилось позже, что она не причём, просто мы, видимо, опять произвели на таможню хорошее впечатление.

8 часов разницы по времени и в Майами уже вечер и куда нам деваться мы не знаем. Подхожу к стойке “American Airlines“ с добродушным, как из Хижины Дяди Тома негром (Чёрным, как называют североамериканских негров в США), мол, как до Шарлоты добраться и показываю ему Лётное свидетельство (License) и пропуск для посещения аэродромов (Pass). Этих документов было достаточно, чтобы бесплатно в любую точку страны долететь, при наличии свободных мест, система — Jump Seat.

Как у нас полёты для своих за “стеклянный билет“ была при Социализме, так и у них в эпоху развитого капитализма. Рисс, так звали того темнокожего товарища, мне объяснил, что после теракта 11 сентября, иностранцы, использовать систему Jump Seat, не могут. На следующий день в Шарлоту рейсов нет, потому, что Рождество на носу и цена на билеты была столь высока, что я чуть сознание не потерял.

Решил позвонить Скотту и узнать, что делать. На худой конец, можно 900 километров и на паровозе или автобусе проехать, страну посмотреть. Причём, Рисс сам стал звонить моему другу, потому, что их телефоны-автоматы очень от наших отличались и покупать 10 долларовую карту самим, Рисс посчитал некрасивым, для таких гостей Соединённых Штатов, как мы!

Скотт очень обрадовался, что мы, наконец, приехали, и

просил ни о чём не волноваться, а идти спать и быть у стойки “American Airlines” утром, в 8 часов, записав наши все паспортные данные, и сказал, что полетим мы до Роли, столицы Северной Каролины, где встретит нас Вилл и отвезёт нас Шарлоту. Вила я знал давно. Он со Скоттом к нам приезжал. Рисс очень обрадовался тоже, и посадил нас в автобус их авиакомпании до их гостиницы, которая стоила значительно дешевле, той гостиницы, которая была в аэропорту. Небольшой сувенирчик мы Риссу, конечно, подарили, но именно он был первым американцем в США, который встретил нас, так заботливо!

“Crown Plaza” была в 10–15 минутах езды от аэропорта. Около гостиницы, на специальном плацу, развивались флаги, но нашего не было. Я первый раз расплачивался картой Golden Visa и первые 70 долларов ушли. Мы пошли ужинать, но если, я и по-русски то, не знаю, как называются блюда, то тем более, я не знал, как они называются по-английски. Люда помогла, и ещё я знал пиццу.

Ещё лет 15 назад мы с моим другом Женей, в Москве, отправились испытывать на вкус пиццу.

Первый раз в жизни. Приходим в ресторан и официантка, томно и торжественно, приносит нам меню.

В меню значилась пицца по-римски, по-венециански и ещё какая-то. А что такое пицца, вообще, мы тогда ещё не знали. Очень вежливо, мы попросили объяснить нам что такое пицца, но услышали “Фи!“

Тогда, чтобы разрядить обстановку, я попросил её узнать о наличии в ресторане Вендетты по-корсикански и пока она ходила узнавать, мы немного посмеялись…

Принесли нам пиццу с велосипедное колесо, мы конечно, её, не одолели, половину оставили. Утром доедим, говорим, поставьте в холодильник. А нам её заворачивают, и предлагают в холодильник в номере поставить! А если в номере холодильника нет, то Вам его принесут!

Номер был небольшим. Обстановка, почти спартанская. Телевизор метра два по диагонали, кровать для игры в прятки — за подушку спрятался, в одеяло зарылся, даже жена не найдёт! Всё необходимое в ванной для помывки личного состава небольшого армейского подразделения, небольшой запас кофе, чая, печенья, шампуней, мочалок, разных видов и прочее. Холодильника не было, зато было несколько телефонов. Я звоню в reception, холодильника нет! Через 5 минут нам принесли холодильник! Скотт потом мне сказал, что принесли, потому, что мы Русские. Американцу бы не принесли!

Каналов по телевизору было под 50, но, найдя исторический, я немного его посмотрел. Утром нас разбудили и отвезли в аэропорт.

До рейса был ещё час, и мы съели ещё по гамбургеру. Мы должны были лететь на DC-9 super 80, называемым просто Super. Перед прохождением досмотра, пришлось снять обувь, и через рентгеновскую систему был досмотрен весь наш ручной багаж.

Я задал им стандартный вопрос: ”скажите, бывает так, что вставив багаж сюда на выходе не получаем ничего?” Посмеялись.

Американский народ, ожидая посадки в самолёт, жевал гамбургеры и читал прессу. Вылет задерживался.

Моё внимание привлёк экипаж, прогуливающийся рядом. Экипаж, состоял из двух человек. Капитана, лет 50 и второго пилота, женщины около 30, белокурой, стройной, высокой и крепкой. Я подошёл и, представившись, спросил, мол, что вы здесь ходите и к вылету не готовитесь?

Оказалось, что летят пассажирами по системе Jump Seat. Я говорю, что у нас то же девушка в экипаже есть, можно сказать, первая в новой истории России. Так Американка засмеялась и очень по дружески хлопнула меня по плечу и спросила, а меня с собой возьмёшь? Через неделю, говорю обратно лечу, конечно, говорю, возьму.

Пролетали слева мы Санкт-Петербург, Флоридийский, и все мне его показывали. С тем Капитаном мы весь полёт проговорили, а Люда в окно глядела. С погодой повезло, и вся Южная часть Соединенных Штатов была видна. Тут-то я и спрашиваю о Великом событии в истории всего человечества, и Капитан мне кучу газет принёс об этом событии.

Вилл совсем не изменился, хотя и виделись мы с ним лет уж 5 назад. Сели в его джип, они почему-то их Track называют.

И вот Америка. Вид из окна. Скорость под 140 (у них указатели скорости отградуированы и в милях (1562 м) и в км/ч. Дороги, кстати, очень хорошие, как кое-где у нас, но в 2003 уже не необычные. Первая остановка в Chapel-Hill, где живёт Вилл с женой Лизой (Элизабет) и двумя маленькими мальчиками, один из которых, появился всего месяц назад!

Обед был совершено необычным, дружелюбие и искренняя радость просто потрясали и, создалось впечатление, что мы знакомы уже 100 лет!

Дом, в котором они жили, был трёхэтажным, дворцом, по моему разумению. Кругом был лес и до ближайшего, примерно, такого же дома было метров 100. В лесу прыгали белки, а в зарослях леса урчал, вырывая пни и деревья Катерпиллер, готовя новое место для очередного дома. Фотографируемся перед

отъездом, и надо же такому случиться, мой любимый фотоаппарат ломается. Тут же Вилл мне подарил совсем новый, почти такой же, как мой!

Мы снова мчимся по шоссе, ещё пару часов и мы у Скотта. Дом Скотта, был на окраине Шарлоты, в нижней части города — Down Town.

Дом был трёхэтажный, украшенный в честь Рождества гирляндами и огнями. Вся семья Скотта встречала нас. Встреча была очень тёплой, и мы: Скотт, жена Гейл, мама Скотта Помела, мама Гейл Джона, двое детей Скотта — Харисон, и маленькая Мадисон и конечно, Виллиам, едва вымыв руки, проследовали к столу, ломящегося от яств и выпивки. Пожалуй, больше говорили, но успевали поесть.

Не было никакой сдержанности, радушие и чувства просто наполняли залу!

Кстати, Харисон, был назван в честь Харисона Солсбери, который, по мнению Скотта, написал лучшую книгу о Блокаде “900 дней”. Харисону в то время было 4 года. Мадисон была помоложе, ей было всего 3. Причём мы родились с ней в один день! Она родилась, через 55 лет после Парада Победы на Красной Площади! Харисон хвостиком ходил за мной, а Медисон за Людой. Это было более чем удивительно, но я думаю, что результат мыслей в слух о нас — больших друзей из далёкой России.

Помела, занимает достаточно высокое положение в Правительстве города Шарлоты. Шарлота и Воронеж города побратимы, и когда нашему Флоту исполнялось 300 лет, Помела, через Питер, то есть через нас, во главе делегации ездила туда, а Скотт локти кусал, как он хотел приехать в свой любимый город и повидать нас!

Конечно, Скотт взял выходные и первые 3 дня, мы только гуляли по Шарлоте, в нашу честь устраивались вечеринки с посещением друзей Скотта, а также мы были приглашены к Помеле.

Я дважды предлагал заплатить за перелёт в Шарлоту, потому, что это было очень дорого, но всякий раз, Скотт отказывался, и, наконец, сказал, что хватит говорить об этом, это наш вам с Людой подарок.

Шарлота, не очень большой город. Но имеет второй по размерам банк в США. Живёт там, около полумиллиона людей. Безобразно ожиревших там, я не встречал, как и не встретил бомжей.

Все улыбаются, а на расстоянии метров 2 начинают извиняться — Sorry Sir! Очень чисто, мои башмаки, с обычной

подошвой, на которой была обычная Российская грязь, к концу первого дня стала такой, будто я их только из коробки обувной вытащил! Теперь мне ясно, почему Американцы, входя в дом, не разуваются.

Транспорта я там не видел, потому, что все ездят на своих машинах, а единственный в городе трамвай, обслуживает только туристов и любителей экзотики.

В самом центре, имеется пара небоскрёбов и несколько больших зданий, это государственные учреждения, банки и магазины.

Народ живет подальше от центра. Наиболее престижным, дорогим местом является Down Town.

Утром, после завтрака, приехала Помела и увезла нас на Рождественский концерт. Её никто не охранял, и люди, завидев ее, подходили и здоровались. В городе её знали почти все! И это очень искреннее к ней отношение восхищало. Вечером мы были уже у неё. Мы — это мы с Людой, Скотт и Гейл, и дети, Вилл.

Помела, после некоторых нехороших событий, о которых я, думаю, не имею права писать жила одна, с двумя собаками в огромном доме, находящегося в 10 минутах езды от дома Скотта. Помела приготовила сама кучу всяких вкусных вещей и мы, очень не спеша ели, запивая это Калифорнийским вином. Кстати, Советское полусладкое шампанское тоже было — его любит Помела.

Две собаки сели около Люды, положив свои головы ей на колени. Надо сказать, что собаки были очень воспитанными и вели себя очень интеллигентно. Одной, я случайно наступил на лапу, но она как-то грустно посмотрела на меня, и ничего не сказала, а я погладил её и этот мелкий инцидент был исчерпан.

В общем даже собаки отнеслись к нам как к очень близким друзьям, что даже Скотт и Помела это констатировали!

Мы сидели и болтали. Помела говорила совершенно классически. Её речь была неспешной и понятной.

Скотт, к примеру, говоря со мной, не использовал тех оборотов, которые были бы мне не понятны, а когда говорил с Виллом, то я не понимал половины! Вообще, на классическом английском говорят только на Downing Street, а в США, на Севере страны, английский звучит, как очень английский, а чем Южнее, тем больше дров. Но я всё же думаю, что качество английского, больше зависит от воспитания самого человека.

Интерес к нашей стране был огромным и тёплым. В нашу честь была устроена вечеринка — Русский день.

Скотт и Люда готовили Русские блюда, и все кто к нам приходил, приносил приготовленное самими, что-то русское. Все

друзья Скотта по очереди к нам подходили, и что-нибудь нас спрашивали. Одна молодая Мисс подошла ко мне и почти заговорчески мне сказала:

— Вы знаете, а я ведь тоже немного Русская. Моя прабабушка родилась в Одессе!

В этот день Вилл собрался уезжать. Уже было 23 часа, и я стал уговаривать Вилла остаться, но Вилл был неумолим, скоро увидимся, мне домой нужно. Сел Вилл на свой джип и укатил, а мы ещё немного повеселились, и пошли по комнатам спать.

Я просыпался рано и шёл смотреть последние новости, в холле у ёлки. Все ещё спали. Было 14 декабря и в этот день поймали Саддама Хусейна. Примерно через час я услышал сверху, где жили Скотт и Гейл, крик. Сердце моё упало. Первая мысль была о Вилле — что-то случилось. Но с Виллом не случилось ничего, то было радостное известие поимки Хусейна. Америка радовалась!

15 декабря мы со Скоттом поехали на Китти-Хоук. Было тепло, около +15, настроение было замечательным, и даже постоянные звонки из юридической фирмы Скотту не могли его испортить.

Даже отсутствие номера в гостинице не могло его испортить. Я ещё даже тогда не предполагал, что значило это событие для Соединённых Штатов. Билеты на Китти-Хоук нам подарила Помела, и сидя рядом с моим другом, я был абсолютно спокоен. Вдруг раздался звонок и мой очень сдержанный друг, остановил машину и раза 3 воскликнул: Unbelievable! Unbelievable! Unbelievable! (Невероятно! Невероятно! Невероятно!) Оказалось, что Гейл по интернету нашла для нас гостиницу, в 10 минутах ходьбы от монумента и того поля, где 100 лет назад совершили свой первый полёт Братья Райт!

Мы следовали на Восток, и уже через пару часов приехали в Chapel-Hill, где нас уже поджидали Вилл и его жена Лиза и дети.

Обед, совмещённый с ужином, закончился затемно. После этого Вилл демонстрировал свой Суперкомпьютер и его любимую игру “Сталинград” и потом, уже когда мы разошлись по комнатам и легли спать, Вилл продолжал бить фашистских оккупантов до 4 часов утра!

Наступило тихое и солнечное утро 16 декабря 2003 года. Едва 9 утра, а мы уже в машине и продолжаем двигаться на восток. Завтрак в маленьком баре по пути. Завтрак, это одноразовая чашка бочкового кофе, которая или которое, готовилась или готовилось, вероятно, загодя. И эта кофейная жидкость, сильно напоминала мне нашу бочковую, кофейную жидкость по цене 17 копеек на вокзалах, в ценах СССР. Бутерброд,

булочка с мясом и огромным количеством зелени компенсировала недостатки кофейной жидкости.

Мы уже едем часа два, и язык от разговоров еле ворочался, а справа и слева тянутся леса, в которых живут злые змеи, и рядом ближе к лесу, аллигаторы. В воздухе часто появляются огромные орлы, хотя бывают и больше, мне так было сказано, но даже они произвели на меня огромное впечатление, а розовые фламинго на Вилла. И вот длинный-длинный мост, мы въезжаем на остров, вытянутый с Севера на Юг, вдоль Восточного побережья США, далее поворот налево. Мы останавливаемся — Lunch Time. Рыбный ресторан заполнен, но нам места находятся. Мы входим. Обыкновенные люди едят морепродукты, а губернатор Северной Каролины, вообще, вроде без охраны.

Скотт пропускает меня вперёд, отрывает мне дверь и, заходя за мной, провозглашает:

— Русский лётчик приехал к нам на праздник!

Помню, что Губернатор подошёл ко мне, подарил значок самолёта Братьев Райт, свою визитку с тёплыми словами, а мы сели за стол и нам дали меню. Я как всегда понятия не имел, что там означено, поэтому и попросил Скотта заказывать, что считает вкусным. Скотт заказал нам три разных блюда и эти огромные блюда ели все по очереди, очень было вкусно и демократично!

Рядом с нами, через столик, сидело 3 пожилых американца. Один из них, был лётчиком!

— Я налетал, говорит он, 13 тысяч часов и прошёл 3 войны: 2-ую Мировую, Корею и Вьетнам. Когда была 2-ая Мировая, мы садились у Русских на Дальнем Востоке. Русские — ВО!!! И он показывает на обоих руках большие пальцы. Выпили за героев той Войны!

Всё съедено и со всеми оговорено, мы уже катим на Север — Kitty Hawk. Дорога идёт по середине острова. Справа и слева море. Справа Атлантика, а слева залив, 20–30 минут и мы на месте. Не поднимались даже в номер, вещи отнесли в наш номер. До мемориала всего 10 минут ходьбы, ближе отеля к этому месту нет! Спасибо Гейл! Тепло, примерно +15 и мы одеты легко. Мемориал. Колонна из шлифованных камней, высотой метров 30, первый раз построили деревянную, а 1924 году перестроили. На стеле надпись:

Wilbur
Wright
Orville
Wright

Внутри: картины и личные фотографии тех, кто прославил

авиацию и космос. Русских всего двое Игорь Сикорский и Юрий Гагарин.

У подножья бюсты Братьев Героев, а чуть в стороне, у подножья горы, их первый аппарат.

Первый летательный их аппарат был похож на этажерку, состоящую из двух крыльев и самодельного мотора мощностью в 12 лошадиных сил. Лопасти вращались посредством велосипедной цепи, идущей от мотора к двухлопастному пропеллеру. Мотор собирался самими братьями! Самым важным был принцип баланса, который и использовали братья.

Зимой, на острове дули сильные ветра, поэтому это место было выбрано не случайно. Итак, 17 декабря 1903 года братьям удалось совершить первый полёт. Первый полёт длился 12 секунд и пролетел 120 футов, или примерно 40 метров!

Вообще, это был маленький прыжок, но открывший новую эру! В том виде самолёт летать хорошо не мог, и на то были две главных причины. Во-первых, слишком задняя центровка и во-вторых, слишком слабый мотор.

Уже в последние десятилетия, сместив центровку самолёта вперёд до нормальной и поставив мотор в 36 лошадиных сил, аэроплану успешно удалось полетать.

Но, факт остаётся фактом, и вот как это было за 100 лет и один день до описываемых мною событий.

“Утро 17 декабря 1903 года выдалось пасмурное и холодное. Порывистый ветер с океана уныло свистел в щелях дощатого сарая, где Вильбур и Орвиль заканчивали последние приготовления своей крылатой машины. Наспех перекусив, братья распахнули широкие двери сарая. Вдали за песчаной косой пляжа неугомонно рокотал прибой, ветер взвихрял песок. Первое желание было — закрыть двери и погреться у жаровни, потому что ветер донимал вовсю. Однако братьям хотелось побыстрее испытать свое творение, и неунывающий весельчак Орвиль, взглянув на старшего, Вильбура, прочел в его глазах согласие. Тогда он потянул за шнурок, и над сараем на высоком шесте взвился небольшой флаг. Это был условный сигнал.

Вдали, на песчаной дюне, где размещалась небольшая спасательная станция, им в ответ помахали, и братья, не дожидаясь прихода помощников, сами вытащили из сарая свой аэроплан.

Со спасательной станции подошли пять человек, вызвавшихся помочь. Молодые матросы и старые морские волки, соскучившиеся от зимнего безделья, с любопытством осматривали крылатую диковинку, покрепче придерживая ее при порывах ветра.

Рядом с сараем возвышалась деревянная вышка, от которой Вильбур и Орвиль строго против ветра уложили деревянный рельс, длиною около сорока метров. Помощники не сразу сообразили, для чего это нужно. Но вот братья водрузили на рельс двухколесную тележку на велосипедных втулках, на которую и был установлен аэроплан. Дальше Вильбур с помощниками поднял на вершину вышки подвешенный на блоке довольно тяжелый груз, а потом от него, опять же через блоки, провел веревку к тележке. Наиболее догадливые из моряков сообразили, что все это приспособление напоминает катапульту и необходимо для взлета: ведь у самолета не было колес, а для посадки, как и на прежних планерах, снизу были приспособлены всего лишь деревянные полозья.

Братья остановились возле самолета. Карманные часы Вильбура показывали десять тридцать утра. Каждому хотелось полететь первым. Рассудительный и спокойный Вильбур достал монету и коротко спросил:

— Орел или решка?

— Орел! — нетерпеливо воскликнул Орвиль.

Монетка взвилась в воздух и опять упала на ладонь. Орел!

Тридцатидвухлетний Орвиль подскочил, как мальчишка, и привычно полез на плоскость. Вильбур помог запустить двигатель, и пока тот прогревался, Орвиль улегся рядом с ревущим мотором в пилотскую люльку и приноровился еще раз к рычагам управления.

Старший Вильбур отошел на край крыла, придержал его в горизонтальном положении, чувствуя, как с нарастанием оборотов двигателя дрожь от машины передается и ему.

Наконец Орвиль на пилотском месте поднял вверх руку — сигнал «Готов к полету». Тогда старший брат нажал на рычаг тормоза. Груз на вышке сорвался со стопора, заскрипели блоки. Аэроплан вместе с тележкой тронулся с места и, набирая скорость, устремился по рельсу вперед. Вильбур, пробежав несколько шагов, выпустил крыло и застыл на месте. Моряки тоже с напряженным вниманием следили за разбегом и вдруг увидели, как аэроплан оторвался от тележки и взмыл в воздух. Он летел неуверенно, словно выпавший из гнезда едва оперившийся птенец, то взмывая на три-четыре метра вверх, то опускаясь к самой земле. Но летел!

И от сознания этого чуда кто-то из молодых моряков не выдержал и закричал: «Ура-а!»

Но тут аэроплан клюнул носом и опустился полозьями на песок. Вильбур щелкнул секундомером и взглянул на циферблат. Полет продолжался двенадцать секунд. Всего двенадцать секунд!..

«…Правда, очень недолго, — писали братья Райт, — если сравнить его с полетом птиц, но это был первый случай в мировой истории, когда машина, несущая на себе человека, поднялась собственной силой на воздух, в свободном полете прошла известное горизонтальное расстояние, нисколько не уменьшая своей скорости, и, наконец, спустилась на землю без повреждений».

И хотя «известное расстояние» равнялось всего лишь тридцати с небольшим метрам, именно с него начался победный путь летающих аппаратов тяжелее воздуха.

Теперь была очередь Вильбура. Он пролетел чуть дольше и чуть дальше. Братья словно соревновались между собой. В третьем полете Орвиль уже почувствовал эффективность управления.

«Когда я пролетел примерно такое же расстояние, как Вильбур, с левой стороны ударил сильный порыв ветра, который задрал кверху левое крыло и резко бросил машину вправо. Я немедленно перевел рукоятку, чтобы посадить машину, и потом заработал хвостовым рулем. Велико было наше удивление, когда при приземлении первым коснулось земли левое крыло. Это доказывало, что боковое управление на этой машине значительно эффективнее, чем на предыдущих».

В четвертом полете Вильбур находился в воздухе 59 секунд и пролетел расстояние около трехсот метров.

Братья Райт измерили это расстояние шагами и остались довольны. Работники спасательной станции, ставшие свидетелями этого исторического события, ликовали вместе с братьями. Они помогли перетащить машину обратно на старт. И пока Орвиль и Вильбур делились своими впечатлениями, с океана внезапно налетел сильный порыв ветра. Он подхватил аэроплан, закружил его над землей и бросил на песок. Все попытки удержать машину оказались тщетными.

От аэроплана в один миг осталась лишь груда обломков.

Небо словно мстило людям за то, что они посмели вторгнуться в его пределы.

Но братья Райт оказались упорными. Затащив обломки машины в сарай, они тут же принялись обсуждать проект нового, более усовершенствованного аэроплана”.

Итак, Историческое место, 16 декабря 2003 года. Празднование этого Великого События началось 12 декабря. Все гостиницы по побережью были распроданы по баснословно высоким ценам за 3 года до этого Великого события, и если бы я только это знал, мне бы и в голову не могла прийти такая дерзкая мысль. (мне бы просто не хватило бы на это никаких денег и

совесть моя не позволила бы просить у моего друга об этом!) В воздухе, почти без перерыва летали самолёты. Едва заканчивался пилотаж, как в небе с рёвом проносились реактивные самолёты, стоящие на вооружении Армии США. Самолеты типа B-1, B-2 Stalls, F-15, F-22 Raptor, F-16. F-16-е появились тройкой, и над самым краем поля разошлись вправо и влево, а третий свечой ушёл ввысь, и, пожалуй, это было наиболее эффектно. F-16, появились ещё в 1977 году и на вооружение встал в 80-х, и до появления в это же, почти время наших МиГ-29 и Су-27, я любил этот самолёт больше всего, за красоту аэродинамики. Лишь спустя годы, когда стала пробиваться информация о наших 29 и, особенно Су-27, я влюбился именно в них.

Мы спускаемся с горы, где установлен монумент и идём по полю, где и состоялся полёт.

Вот и первый памятный камень, где опустился аэроплан после своего первого полёта. На камне написано:

Конец первого полёта
Время 12 секунд
Дистанция 120 футов
Дек. 17 1903 года
Пилот Орвилл

Кругом, народа тьма, в небе самолёты, кругом, вдоль поля тоже самолёты. Вот впереди второй памятный камень — памятка об окончании второго полёта. Здесь мы ещё раз сфотографировались.

Не знаешь, куда смотреть. Всё снимаю на фотоаппарат. Скотт и Вилл рядом, похоже, что они тоже в полнейшем восторге! Вдруг справа, на стоянке стоит Corsair F-4, времён Второй Мировой войны. Пожалуй, один из американских истребителей, где наряду с хорошей аэродинамикой был применён мощный двигатель. Часто, американцы к очень мощному двигателю приделывали крылья. Я, естественно, к нему. Сердце даже замерло. Обошёл в почтении вокруг. В кабине, наверху на стремянке, женщина лет 50, в кожаной лётной куртке закрывает лючки на фюзеляже. Простите, говорю, можно ли в кабину заглянуть. Женщина, подняв на меня взгляд, объясняет, что на этом самолёте летал её отец и я, понимая, что это семейная реликвия, почтительно отхожу.

— Спасибо за понимание, говорит женщина.

Звучит гимн Соединённых Штатов, и всё поле замирает по стойке смирно, положив правую руку на сердце и сняв бейсболки. Тоже делаю и я.

В самом конце поля, за самым известным, и наиболее пёстро раскрашенным Дугласом-3, стоял совершенно новый Боинг VC-22.

Этот Боинг выглядел как самолёт, но крылья его, были развёрнуты на 90 градусов, и огромные вертолётные винты смотрели в небо. Через несколько минут винты закрутились, подняв пыль, но пригвоздив всё внимание публики к себе. Этот удивительный летательный аппарат, оторвался вертикально вверх и, развернув крылья, полетел уже по самолётному, и, сделав круг над полем исчез.

Уже начинало смеркаться, и мы пошли в гостиницу, по пути заглянув в бар, и размялись пивом. Вечером я пригласил моих друзей в ресторан. В баре, на одном из этажей гостиницы, было человек 5. Все были летчиками, и все приехали со всех уголков Соединенных Штатов и Канады на праздник. За лёгкой выпивкой время неслось как влетевший метеорит, стремительно и ярко! Уже пора было идти в ресторан, а Вилл ещё не выпил свой Ice-Tea. Вилл, не пил спиртное вообще, но льда с чаем выпил, не меряно! Пока мы со Скоттом переодевались в гостинице, Вилл познакомился с бизнесменом, который заработал себе Русский МиГ-15 и летает на нём всё свободное время! Вообще, в США уважают Русские МиГи и они не одиноки. Я тоже люблю МиГи.

Кстати, наш номер в гостинице имел огромное окно, выходящее на Восток, на Северную Атлантику. Конечно, сезон был далеко не купальный, но я всё же решил искупаться, даже друг Скотт меня решил поддержать, но на следующий день.

И вот мы в ресторане. Сначала была выпивка. Вопрос, что пить, не стоял. Пили “Столичную”, но Вилл продолжал пить лёд с чаем и я начал беспокоиться о его здоровье. Наконец, появились места в ресторане, и мы перешли туда. Заказывал я, но выбирал Скотт. Я помню, что Скотт выбрал мне чью-то ногу. Нога была вкусной, и мяса на ней было много. Скотт с радостью показал мне на девушку, приехавшую из Белоруссии. Я думаю, что она там просто работала, и наше общение с ней было очень не долгим. Кстати, наш ужин получился не очень дорогим, глядя на то, что было съедено и выпито, но меня удивило, то, что в стоимость нашего ужина не входил налог на стоимость самого ужина и чаевые официанту, в общей сложности ещё 19 %. Относительно налога, ни Скотт, ни Вилл этого понять не могли. Остаётся полагать, что двойное налогообложение, это относительно честный способ изъятия денег у народонаселения.

17 декабря 2003 года

Я проснулся около 7 утра. Сквозь незакрытые занавеской части окна, светило солнце, а Океан переливался миллиардами огней, и казалось, что сама природа улыбается предстоящему празднику. Я улыбался тоже и перед праздником, который начинался в 9 часов, мы со Скоттом должны были ещё искупаться. Скотт, очень скоро тоже проснулся, но купаться отказался, так как времени у нас было чуть больше часа, а Вилл, вообще, открыл дверь на Запад, на поле, где и состоялся первый полёт. Всё небо было в свинцовых тучах и кажется, собирался дождь. Мы оделись даже потеплее, и пошли быстрым шагом к монументу, перекусывая на ходу кофейной жидкостью и гамбургерами, которые были куплены нами по пути.

Народу собралось несколько тысяч, а может и больше. Все ждали, когда появится вертолёт Президента США Д. Буша. Облачность совсем опустилась к земле, и пошел дождь, а порывистый ветер отбрасывал всякое желание купаться вообще и в частности. Дождь усиливался, кожаная куртка, намокая под потоками дождя, тянула к земле, а вода с кепки, противно капала за шиворот. Часть людей была с зонтиками. Скотт, Вилл и я были без них и всё больше и больше пропитывались дождём. Наконец, около 9 часов появилась пара вертолётов, и, сделав над нами круг, пошли на посадку. Полоса, находилась Западнее нас и шла с Севера на Юг, частично закрытая деревьями. На эту полосу и начали заходить те вертолёты. Доверчивые Американцы начали кричать ”Президент, Президент!!!”, но я то был уверен, что это не Президент, а возможно его сопровождающие. Об этом я сообщил своим друзьям. Через пару минут появился ещё один вертолёт, на этот раз это и был вертолёт Мистера Буша. По всему полю были установлены огромные экраны, на которых можно было видеть выступающего Президента, а сама трибуна, с которой выступал Мистер Буш, находилась примерно в километре от нас на Север.

Мистер Буш начал говорить, и все начали слушать. Суть выступления, которая говорилась на хорошем английском, сводилась к тому, что 100 лет назад был совершён маленький исторический шаг вперёд, открывший целую эпоху в истории человечества, и этот шаг сделали они, Американцы братья Райт.

Потом выступил Губернатор Северной Каролины, тот самый, с которым я имел честь познакомиться во время нашего ленча, потом слово взял Д. Траволта — Великий Американский актёр и пилот. Мне стыдно сказать, что в то время я не мог вспомнить, кто же такой Траволта, чем очень удивил моих друзей Скотта и

Вила. Траволта сказал о том, как здорово летать и я не мог не согласиться с ним. Потом, когда мой мозг начал уставать от обилия английского, я уже почти не слушал, а смотрел, фотографировал, и снова смотрел. От дождя отказал фотоаппарат у Скотта, но у нас с Виллом всё было хорошо и конечно, мы поделимся снимками со Скоттом. В тот момент, когда на трибуне был правнук Орвилля, мы отошли к Западной части монумента, и я возложил к памятнику Орвилля, заготовленный заранее Русский Флаг. На белом поле нашего флага я написал по-английски: ”Спасибо от Русского лётчика. 11000 лётных часов. Санкт-Петербург”, а Вилл меня даже сфотографировал. Сильный ветер и дождь то и дело ронял мой флаг, но люди подходили и поправляли его, и это было трогательно!

Сбылась моя мечта, я был ровно через 100 лет, день в день, минута в минуту на том месте, где была открыта новая и прекрасная эра полётов!

Мы промокли до нитки, насквозь. Должна была взлететь реплика, то есть точная копия того самого самолёта. Диктор объявил по радио, что полёт откладывается из-за погоды, и мы пошли в гостиницу.

— Ты знаешь, что в подобных ситуациях следует делать, чтобы не простыть? — спросил я у Скотта, сидя на кровати без мокрых штанов.

— Нам следует выпить немного водки — тут же ответил Скотт. Скотт и Вилл, захватили с собой дополнительный гардероб и были к тому времени уже сухими и чистыми. Они, захватили мою сырую одежду, ушли, оставив меня в номере на несколько минут. Вернувшись с моей сухой одеждой и с двумя стаканчиками водки, Скотт был очень доволен! Мы выпили все вместе за наше пребывание, но Вилл пил снова чай со льдом!

Было уже около 13, дождь почти кончился и мы снова у монумента. Народа не убавилось. Все ждали полёта. В ожидании этого события, мы спустились вниз, где на стоянках стояли разные самолёты. Мы шли от самолёта к самолету, и я радовался. Вдруг, Скотт меня остановил. Прямо на нас шёл правнук Орвиля Райта и Скотт, как будто они были знакомы, представил меня ему и мы сфотографировались с ним на память, и подписал он мне автограф: ”С наилучшими пожеланиями” и расписался.

Потом подошли мы к F-16 и, обойдя его несколько раз по и против часовой стрелки, заглянул в кабину, поговорил о погоде с лётчиками. Погода всё ещё была дрянной, и вылет снова перенесли на 16 часов, а мы пошли к сувенирным лавкам, забросив что-то в желудок.

В сувенирных ларьках я выбрал футболки и свитер

посвящённые 100-летию. Померил выбранный свитер, по-моему, великоват. Надо спросить у Скотта.

“It’s shrunk!” — сказал Скотт (сядет во время стирки). До 16 часов было ещё далеко, и мы пошли домой.

В гостинице я ещё раз померил своё приобретение и понял, что сядет этот свитер до нужного размера лишь на закате капитализма. Правда, Вилл тоже заверил, что “It’s shrunk!” Решил я поменять тот свитер, а Скотт с Виллом устали, и идти к 16 часам не планировали. Пришлось идти одному.

Погода была плохой. Задувал тот же ветер, но дождя уже не было. Реплика самолёта братьев Райт пыталась взлететь около 16 часов. Пробежав по деревянному настилу и слегка оторвавшись, аэроплан завалился от порыва ветра на правый борт. Пилот не пострадал…

Нужного размера свитера не оказалось. Отдали деньги. На обратном пути, в одном из павильонов ставили памятные штампы. С собой у меня было действующее лётное свидетельство, и я решил, что будет здорово, если такой штамп, что я был именно 17 декабря, именно на Kitty Hawk будет у меня! Он у меня теперь есть. Жаль только, что летать мне уже оставалось меньше года, всего ещё 3 месяца, последние 150 часов…

Время приближалось к 18 часам. Около гостиницы был небольшой магазин, а сувенира у меня не было. Поэтому, я и зашёл туда. Повезло, свитера были всех размеров, и я взял на размер и ещё на один меньше предыдущего. Мерю на размер меньше, чем покупал на лётном поле. Вроде всё равно велик! Зову на помощь продавца. Продавец, молодой парень лет 22, абсолютно уверенно взглянул на свитер и сказал: “It’s shrunk!” Купил. Кстати, свитер побывал во многих стирках, но всё ещё чуть-чуть великоват.

Рассказал Скотту и Виллу, что было и мы поехали в ресторан. Решили просто поесть. Правда, Вилл снова стал пить Ice-Tea. Нас обслуживала очень милая девушка с очень добрыми глазами…

И тогда я вспомнил, как в году 97 или 98 Скотт и Вилл приехали в Питер. Я водил их по всюду, пытаясь показать им максимум, в тот минимум времени, что был. Мы забрались на Исаакиевский Собор и от туда я им рассказываю и показываю, часть города. В какой-то момент времени вижу, что друзья мои смотрят в другую сторону…

— Какие у вас здесь девушки!

— Судя по фотографии, Гейл и Лиза очень милы.

— Да, согласны, но таких как Гейл и Лиза надо поискать, а у вас здесь они ходят везде и такие все красивые!

Я напомнил Скотту тот разговор — “Посмотри какое у неё

лицо и какие добрые глаза!”

— Согласен, говорит Скотт, но в России женщины лучше. Поверь мне!

Потом я пошёл спать, а Вилл и Скотт пошли на премьеру “Властелин Колец”

Наступило 18 декабря. Ярко светило солнце. Скотт решил не купаться, а Вилл пошёл сопровождать меня. Хотя, солнце и ярко светило, было прохладно. Около 10 градусов, но ветер был 10–15 метров в секунду. Океан был почти спокоен, акул не было. Я дал ценные указания Виллу и пошёл. Ногам стало холодно сразу, но я всё же смог зайти на отливе волны, где-то по пояс. Новая волна просто вышвырнула меня из Океана, но зато я побывал в Северной Атлантике! Очень было холодно!

В тот же день, через Chapel-Hill, где мы распрощались с Виллом, приехали в Шарлоту. Кстати, в пути мы остановились пообедать. В Chapel-Hill Скотт заканчивал университет, погуляли там. Вилл, как всегда, заказывал Ice-Tea, я попросил кофе, а Скотт Espresso. Причём, я попросил сделать кофе получше. В результате, Скоту принесли маленькую чашечку того, что мы называем кофе, а мне, с многочисленными заверениями, что очень старались, то, что у нас продаётся на вокзалах. Такая вот особенность!

Гейл, Помела и Люда сидели на диване, а дети играли около них. Очень домашняя картина! На следующий, последний день, мы должны были пойти и посетить магазины, но Гейл нашла авиационный музей в аэропорту, и Люде пришлось ехать с нами. Скотт уже пошёл работать, и мы поехали туда с детьми. Узнав, что пожаловал такой гость, как я, служащие высыпали из служебных помещений и один, по имени Рис, взялся меня проводить и рассказать всё. Однако, вначале он спросил меня, зачем мы украли и построили потом, копию бомбардировщика Б-29, обозначенного у нас как Ту-4.

Не было у СССР стратегического бомбардировщика в 1945 году. Американцы уже сбросили атомные бомбы на Хиросиму и Нагасаки. Послевоенный мир уже был поделён великими державами, и, понимая, что Русских уже будет остановить в случае чего невозможно, мудрый Черчилль уже начинал вынашивать планы ядерных бомбардировок СССР. Даже посчитано было, что ещё убьют 2000000 (2 млн.) советских людей. Поэтому, слегка повреждённые, Б-29, в количестве 2-ух или даже 3-ёх экземпляров, севшие на вынужденную посадку у нас на Дальнем Востоке, были перегнаны в Москву, тщательно изучены, созданы чертежи и один к одному построены.

Ответил я Рису, что действительно пришлось, если бы Черчилль не высказал Гебельсовской мысли о “железном

занавесе” в Фултоне. Жаль, говорю, что так вышло, союзниками мы были в войне. О том, как помогали нам США, Рис не знал. Рассказал я ему, что каждый 5 самолёт был у нас американский, и всего их было у нас около 20 тысяч. Я позже даже послал ему точные данные.

— А вот Ф-101, специально был создан для борьбы с русскими бомбардировщиками, а вот перехватчик Ф-102…, а вот Ф-84. Русские МиГи-15 много их в Корее посбивали.

Не знал Рис, что Ф-84 был создан Александром Картвел ли, выходцем из Тифлиса, и получившим образование сначала у нас, в Питерской Техноложке, а потом во Франции. А в США в 30-х годах, объединились Петербуржец Северский, герой-ас Первой Мировой, Картвел ли и Сикорский.

— А вот знаменитый Фантом.

Не любил я Фантомы, о чём честно и сказал.

— Почему? — сильно удивился Рис.

— Потому, что они во Вьетнаме воевали, а когда был Вьетнам, я США не любил.

Мы здорово общались. Чувствовалось, что Рис очень любит авиацию. Но детям было холодно, и я вынужден был откланяться. Остаток дня мы провели в магазинах, которые были как у нас, или почти как у нас. Все товары, кстати, в основном китайские, но очень высокого качества. Цены были чуть ниже.

Вечером вся семья собралась, что бы попрощаться с нами. Помела сказала очень просто:

— Спасибо, Алексий, что вы приехали. Было очень тепло, мы не чувствовали себя чужими. Ни я, ни Люда никогда не забудем этих волшебных дней, проведённых с нашими друзьями. Я запомнил слова из фильма Чкалов: … мы принесли дружбу от великого Русского Народа великому Американскому!

На следующий день, утром, мы уже были в Майами. Вылет был вечером, и мы решили немного отдохнуть в той же гостинице, в которой ночевали в первую ночь. В нашу честь взвился Русский флаг, а цена за номер снизилась на 4 доллара! Наш номер был на 5 этаже, под глиссадой снижения. Стеклопакеты не пропускали звука, и реактивные лайнеры, бесшумно пролетали над нами, а чуть подальше развивался Американский Флаг.

Вот мы и дома. Все спрашивают о моей поездке, и всем я о ней с радостью рассказываю.

Какие бывают гости в кабине экипажа

А работа продолжается. Летаем много, выходные редкость. Задолженность по отпускам всё растёт, а отгулять эти отпуска времени нет.

У нас, в отличие от всего остального мира, люди часто приходят посмотреть, что в кабине лётчики делают. Интересующиеся люди приходили к нам в кабину часто, на нас посмотреть, да и в окно тоже. Ещё, работая в Архангельске, многие приходили посмотреть на нашу работу. Со мной в кабине, кроме Люды с Олей, моих родителей ещё другие приходили. Мой ребёнок Оля, с большой радостью у меня сидела, потому что из моего окна облачка-барашки и злые сизые от гнева облака лучше видны, Люда любила у меня сидеть, потому, что чувствовала себя лучше, а родители просто гордились.

Как-то, в июльскую жару, в Архангельске и такое было, полетели мы в Ленинград. А поскольку было очень жарко, то сидел я без рубашки. Вдруг входит к нам девушка и Николай Андреевич, наш Командир, её ко мне в кабину сажает. Взлетели, и на взлёте было очень много гроз, и я даже слегка употел (поэтому, в жару, особенно при грозах, я рубашку всегда снимал.) Ничего, обошли. И в Питере сели по расписанию. "Н-да" только и сказал Николай Андреевич.

Совсем скоро, летим в Свердловск — Новосибирск. Людина подруга, даже билет поменяла, узнав, что я лечу, чтобы у нас в кабине посидеть. Летим, уже подлетаем к Перми, и я слушаю погоду Свердловска. А в Свердловске туман, а в Перми тумана не было. Меньше, чем через 20 минут уже рулим в Перми.

— Быстро долетели, говорит Людина подруга.

— Да, мы сели в Перми, в Свердловске погоды нет, туман — говорю я.

— Не может быть — удивляется Людина подруга. Подрулили к вокзалу, где было написано "Пермь", поверила, а Николай Андреевич, сказал ещё раз "Н-да" и женщин в кабину, кроме моей жены, больше брать не стал.

Потом, я уже летал с Александром Волковым, и кроме Фоменко и моих Голландских приятелей я не возил ни кого. Об этих товарищах я уже писал.

Потом был уже Питер. Мы летели с Павловым А.А. на Запад, из Тюмени в Питер, с какой то Христианской миссией из Норвегии на борту. Вдруг в нашу дверь постучали, и на пороге появилась Анне Лизе из Осло. Мы летели на 10600 и болтали с ней весь полёт и она фотографировала небо всю дорогу, и так

была благодарна, что переписывалась со мной почти год и прислала мне снимок, который и должен быть обложкой моей будущей книги.

Один раз с нами летела Эдита Пьеха. Она подарила нам календари с её изображением. Честно говоря, мне совершенно всё равно, кто с нами летит, но спев всего одну лишь песню о тех товарищах, о которых не вспомнить нельзя, я уже был ей благодарен на всю оставшуюся жизнь.

В Архангельск с нами как-то летал Тур Хиердал с Сенкевичем. Розенбаум летать любит и очень приветлив, Боярский летал, не снимая головного убора, и не замечая экипаж. Знаменитые артисты сидят в бизнес классе, их было много, всех не упомнишь.

Часто летали политики, а также жена одного из политиков. Все работники предприятия Пулково боялись неожиданностей от неё. На всякий случай усиливалась осмотрительность бортпроводников, но первое время без скандалов не обходилось, но люди всегда учатся…

Наши рассказывали, как однажды в кабину заглянул сам Владимир Вольфович Жириновский. Он с восхищением наблюдал за слаженной работой всего экипажа, правда в горизонтальном полёте работает в основном штурман, который не виден. Штурман сидел в носу за занавеской в тот момент. И сей факт, очень удивил лидера ЛДПР — никто, казалось, самолётом не управлял, а он летел куда надо! Кто же самый главный на борту? — спросил Владимир Вольфович.

— Командир — отвечают ему.

— А кто же самолётом сейчас управляет?

— Штурман.

— Значит, штурман не командир? Когда я стану президентом, штурман будет Командиром!

Нравился мне Владимир Вольфович.

Вообще, после посадки, особенно на заграничных рейсах, пассажиры хлопают в ладошки. Нравится, значит. В театрах ещё “Браво, Бис!” кричат. Я предложил, если у нас тоже кричать станут, то произвести повторный заход с посадкой, для поддержания престижа авиакомпании.

Февраль 2003 года. Мне ещё осталось только 46 часов до моего последнего полёта. Мы летим в Сочи. Наш стандартный экипаж и проверяющий, наш Павел, зам. командира эскадрильи. Если честно, то погода была дрянь, снег, плохая видимость, и я не очень то верил, что это заряд. По прошлому опыту, такая погода могла продолжаться долго, до вечера. Но прогноз был нормальным, и по документам мы не должны были

задерживаться, полетели. У меня в кабине гость — товарищ сына нашего Владимира Николаевича, нашего Командира. Вообще, устал, ещё гости. Ничего, скоро уже отпуск.

Со мной сидел самый обычный парень, с толстыми очками и вообще ничем не примечательный. Одним словом очкарик! Ладно, пусть уж сидит, тем более что Владимир Николаевич попросил. Пока рулили к исполнительному старту, познакомились. Султан, так звали того парня, купил билет в Сочи и обратно с нами, чтобы просто посидеть в кабине и получить то же удовольствие, что и мы! Даже, видимо большее! Я такого не видел! Мне казалось, что в этом Ельциноидно-Чубайсоидном обществе остались только “Баобабы”. Потом выяснилось, что даже летаем мы с ним в одном аэроклубе, и даже у одного инструктора, а лётчиком он не смог стать из-за зрения. Зауважал я Султана, и весь полёт старался ему всё рассказывать и показывать.

Через 3 часа, мы уже над Сочи. Погода дерьмо, и мы ещё полчаса крутимся в зоне ожидания, а потом уходим на запасной в Краснодар. Султан рад, потому, что полетает ещё, а я очень хочу писать, поэтому радоваться буду только в туалете. Пока заправлялись, погода улучшилась и мы снова в воздухе. В общем, вместо 5 часов 50 минут, мы налетали целых 8.

Задолженность по отпускам уже составляла 180 дней, и это уже начинало огорчать не только меня. Скоро будет сворачиваться работа на 134, надо переучиваться на 154, как можно скорее! Но переучивания в ближайшее время не будет, и я решил бороться с заначкой по отпускам, Горгонообразной.

Я ещё не знал, что 24 марта, Самара, будет моим последним рейсом.

Я с радостью ушёл в отпуск, не зная, что переучивание всё же состоится, пока я отдыхаю. Правда, переучивались только трое. Толя М., который был старше меня, и уже скоро ему переучиваться по возрасту было бы нельзя, и ещё 2 других взявшихся, вдруг от куда не возьмись, которых я не знал, но зато знали их родственников. Что соответствовало главному “ЛОСЁНОК МАЛЕНЬКИЙ НА ВСЕХ НЕ ХВАТИТ!” И как писал Губерман

В борьбе за народное дело,
Я был инородное тело.
За много лет познав себя до точки,
Сегодня я уверен лишь в одном,
Когда я капля дёгтя в некой бочке
Не с мёдом эта бочка, а с…

Я ушёл в отпуск, думая, что просто устал, но усталость почему-то после отпуска не прошла. Уже в конце апреля, я проходил ВЛЭК. Именно там, меня и тормознули, и, рассчитывая, что кроме усталости ничего нет, отправили меня в наш стационар, в надежде подлечить. Но лекарства от действия 3 закона Ньютона ещё не изобрели, это, как известно, физика. Дальше вы уже знаете всё.

Заключение

Каждый, кто летал, в основном может рассказать подобное. Обычно, восприятие того, что было там, в Небе начинает ощущаться лишь после того, как ты это теряешь. Поэтому и память обостряется.

Спросите любого лётчика, который ещё не отлетался, и он ничего не сможет рассказать — борт порядок! Потому что, это каждодневная работа.

Отец моей жены, в 17 лет ушёл на фронт. А я, понимая, насколько свята для нас та страшная Война, пристаю к нему с расспросами. Он мне вдруг и говорит, что под пулями не так страшно, как в небе. Очень меня это удивило!

Совсем недавно, уже лишившись, главной радости жизни, я достаю своими расспросами 85-летнего фронтовика, прошедшего всю Войну с 203-миллимитровым орудием. Первые два дня он держался и мне всё рассказывал, а потом меня и спрашивает, кто же я. А узнав, засыпал расспросами — у него оказалось такое же мнение, как и у отца моей жены.

Вы когда-нибудь слышали, чтобы пилот падал на город? (в 70-х в Новгороде, правда, был случай, когда пилот направил свой Ан-2 на квартиру своей тёщи. Тёщи, правда, дома не оказалось!) Все они подальше отводили от города смерть. Наверное, в подсознании каждого лётчика слова из известной песни Эдиты Пьехи!

> Наверное, самое главное мечта.
> Мечта, состоит из мыслей.
> А мысль, как известно, материальна.
> Следовательно, мечта материальна тоже.
> Не следует ставить заведомо несбыточных целей.

Итак, летать мечтают миллионы, а летают единицы. (Это ещё до меня сказали). Моё путешествие в мечту началось в глубоком детстве. Я помню, что в классе 3 или 4 мы писали стандартное сочинение на стандартную тему о будущей профессии, и 11 мальчиков написали, что хотят летать. По-моему, летал только я. Потом был аэроклуб, где более чем из 50 человек летать осталось только 5. Сейчас их осталось двое. В Академии ГА конкурс был 10 человек на место. Конечно, это был главнейший показатель. Этот показатель не постоянен. За исключением тяжкого Ельцинско-Чубайсовского беспредела, который поразил нашу молодёжь ещё

лет на 5, конкурс колебался от 1/10 до 1/50. Причём, такой же конкурс и в других странах, и пропорционален уровню развития страны. То есть, чем более развита страна, тем выше конкурс. Из тех, кто преодолел этот барьер, не более 3–5%, не мечтали об этом с детства, по крайней мере с 13–15 лет. В гражданской авиации, к примеру, после прохождения медкомиссии конкурс становится уже 1/3-1/4. В военной, по здоровью не проходят больше, но зато, требования к знаниям там чуть меньше. Пока мы учились, четыре года, по здоровью было списано 3–4 человека, но по неуспеваемости не вылетел никто.

За 3 академических учебных года полётов и 24 производственных года налёт составил 11095 часов и 18 минут. Это конечно официально. Не официально, конечно же, больше. 11095 часов содержится в 1 годе 3 месяцах и 7 днях. Было покрыто расстояние 8.289.560 километров или 211 раз облетел вокруг земного шара или 11 раз долетел до Луны и вернулся обратно. За всё время по вине техники, точнее, аккумуляторов, произошло два неприятных случая, все остальные были так называемым “человеческим фактором”. Все они здесь описаны.

С нашего курса, примерно из 100 человек, Костя Хозеев и Александр Дятлов уже никогда не прочитают этих строк. Костя разбился в Югославии, а Саша, где-то в Океании, на острове Тимор. Один человек Саша Здор, просидел в Афганистане у толибов в плену. Событие освещалось прессой и телевиденьем. Трое умерло, три погибло. Сейчас летает человек 50, остальные отлетались или сами ушли. В качестве пилотов летает двое.

С птицами приходилось сталкиваться раз 15. Жаль птичек, но их в гости не звали. С одной птичкой столкнулись на 1100 метрах, в районе Москвы.

За все 24 производственных года полётов пришлось встретиться с более чем 100 людьми. Только здесь я коротко коснулся около 50 человек. 49 из них замечательные люди. С кем-то я мог не сработаться, но за всё время видел всего одного подлого человека — в семье не без уродов!

Интересно, в какой ещё профессии, кроме, пожалуй, моряков Военно-Морского Флота есть такое созвездие людей? Наверное, потому, что идут на такую работу романтики, для которых заработная плата что-то второстепенное, самое главное это мечта детства. А разве может детская мечта или помыслы быть грязными?

Я бесконечно благодарен своим родителям, за помощь, которая мне оказывалась в достижении своей мечты. Я счастлив был быть и оставаться среди своих братьев и горжусь этим!

Моя жена Люда всегда со мной. Я называю её Мисс Ту-134.

Это мои “Римские Каникулы”.

Я отработал в Бюро Аэронавигационной Информации, с Сергеем Р. до 1 сентября, а потом меня взяли в Брифинг — куда я стремился после списания.

И как говорит мой друг Коля,

— Полёт продолжается!

Март 2006.

Список используемой литературы

1. Антуан де Сент Экзюпери. Маленький Принц
2. НПП-ГА85
3. НШС-ГА
4. Устав о дисциплине работников Г.А.
5. Приказ 190/87 НПП-ГА
6. Положение о медицинском освидетельствовании Л.П.С. Г.А.
7. Стихи и песни народов Мира. В их числе И. Росса "Эльбрус", Р. Бернс Мартынов Е. "Белые Крылья", А. Розенбаум "10000 метров под каблуком" и др.
8. РЛЭ самолёта Ту-134

= =

Оглавление:

Часть 1-ая.
1. Конец
2. Начало
3. Преддипломная практика и окончание Академии ГА
4. Приступить к работе в Архангельске с августа 1981 года
5. “Красавчик“ и красавица
6. Все болезни от нервов!
7. Годен без ограничений!
8. СССР — 65084, 9 октября 1984 года
9. Ребёнок по имени Оля и Саманта Смит
10. Определение целей и постановка задач
11. Как экономить керосин
12. Летний Кайф
13. Экипажи

Часть 2-ая.
14. Питер. Начало действия 3-го закона. Первые полёты.
15. С Александром Алексеевичем
17. Анатолий Петрович
18. Без Командира
19. Вторая
20. Когда Боливар двоих не выдерживает

21. Последний мой экипаж
22. KITTY HAWK
23. Какие бывают гости в кабине экипажа
24. Заключение

КНИГА ИЗДАНА, ПО ВОПРОСАМ ПРИОБРЕТЕНИЯ ПИСАТЬ АВТОРУ 65ALEKSEY-S@RAMBLER.RU ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА- ДОМ КНИГИ 2 ЭТАЖ. Алексей